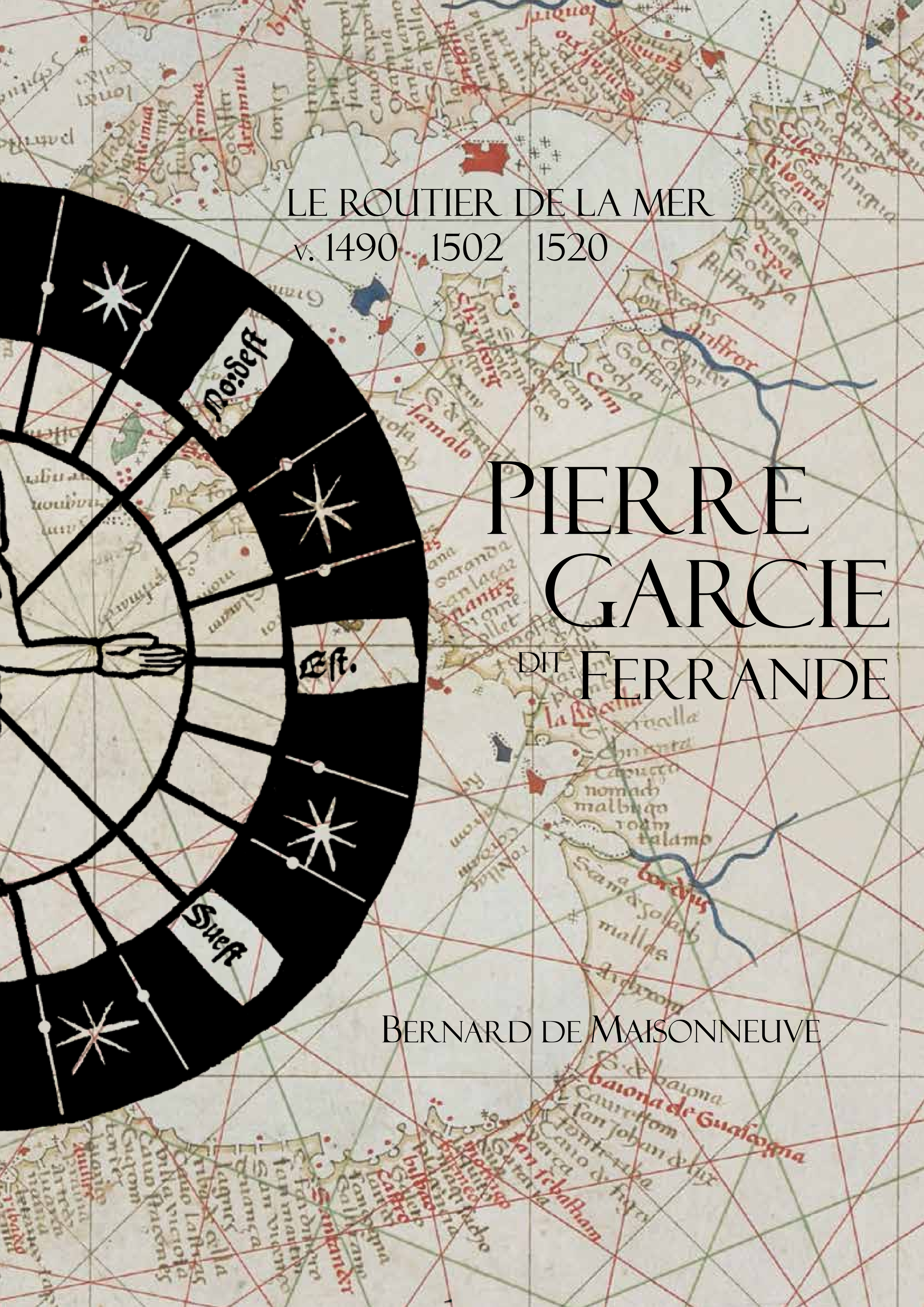


LE ROUTIER DE LA MER
v. 1490 1502 1520

# PIERRE GARCIE dit FERRANDE

BERNARD DE MAISONNEUVE

CRHIP
8 rue du Petit Port
85800 Saint-Gilles-Croix-de-Vie

DU MÊME AUTEUR

AUX ÉDITIONS ARHIMS

*Le Maidstone; Miroir d'une mémoire,* 1991. Prix Henri Vovard de l'Académie de marine, 1992.
*Saint-Gilles-Croix-de-Vie : d'après les écrits de Marcel Baudouin, 1920 - 1940; Miroir d'une mémoire*, 1986.

EN COLLABORATION

*La Mer pour mémoire : Archéologie sous-marine des épaves atlantiques,*
sous la direction de Michel L'Hour et Elisabeth Veyrat, Paris, éditions Somogy, 2005

*Fortunes de mer : Histoire de naufrages au large des côtes vendéennes,*
sous la direction de Christophe Vital, Paris, éditions Somogy, 2009

*Combats navals sur les côtes de Vendée, Août 1944,*
sous la direction d'Alain Leberre, éditions de l'Étrave, 1994



ISBN : 978-2-7466-8417-1
Dépôt légal : décembre 2015


**Photo de couverture** :
Roue Pôle-Homme de Pierre Garcie dit Ferrande, page 3, *le grant routtier*, 1520 © Médiathèque de Niort.

*Atlas nautique de l'océan Atlantique nord-est, de la mer Méditerranée, et de la mer Noire*, 1466, Gracioso Benincasa © BnF, département des Cartes et Plans, CPL GE DD-2779 (RES).

BERNARD DE MAISONNEUVE

# PIERRE GARCIE
## DIT FERRANDE

LE ROUTIER DE LA MER - v.1490 - 1502 - 1520

PRÉFACE DE FRANÇOIS BELLEC



# TABLE DES MATIÈRES

**REMARQUES PRELIMINAIRES** - pour la lecture de cet ouvrage, voir page 58.

# PRÉFACE

*Le routier de la mer*, composé en 1483 par Pierre Garcie dit Ferrande, natif de Saint-Gilles-sur-Vie, est un jalon exceptionnel de l'histoire de la mer. De la nôtre en particulier. Il contribua à la rénovation et à la transmission en France et en Angleterre de l'art de naviguer, qui fut sans doute l'invention fondamentale de l'Europe, puisqu'elle lui permit son expansion mondiale.

Les sceaux des ports marchands de la Baltique et de la mer du Nord montrèrent au XIIe siècle des navires anguleux, élaborés dans le puissant courant commercial de la Hanse. Le plus achevé de ces caboteurs était la *kogge*, *cog* en Angleterre et *kok* en Pologne. Les Hanséates venaient d'inventer le cargo. Ne s'encombrant pas de cartes ni de boussoles, les pilotes de ces coques mémorisaient les routes, les amers, les alignements et les relèvements de garde d'un port à l'autre. Ils savaient aussi les sondes, et les marées par l'âge de la Lune, car les nouveaux navires avaient un tirant d'eau. Leur métier, difficile, reposait sur leur expérience, limitée par leur capacité de mémoire non écrite. Le besoin de guides de pilotage apparut à la fin du XIVe siècle avec l'extension du commerce maritime nord européen. Des recueils manuscrits enregistrèrent par directions et distances des routes jalonnées d'amers remarquables, selon le principe antique du *périple* méditerranéen et de son héritier, le *portulano*. Ils en différaient cependant par l'intérêt porté aux sondes, à la nature des fonds, aux marées et aux courants, des informations nécessaires à la navigation sur les mers du Nord peu profondes et turbides, et dans l'espace Manche-Atlantique semé de hauts fonds et parcouru de courants. On nommait *roteiro*, routier ou *rutter* ces feuilles de parchemin ou de papier indéfiniment recopiées. Dans l'espace germanique, on se référait au *seebuch*, le « livre de mer ». Le plus ancien manuscrit du XVe siècle est conservé à la *Commerzbibliothek* de Hambourg. Il décrivait le cabotage de Cadix à Riga.

Bernard de Maisonneuve remet en lumière un livre de mer qui bouscula d'abord les habitudes en matérialisant des vues de côtes, en s'étendant sur la prévision des marées et surtout en multipliant sa diffusion par l'imprimerie. Une révolution en phase avec le développement de la carte marine imprimée, dont le prototype fut gravé à Venise en 1490, avant de devenir un monopole hollandais et flamand. La première édition du *routier de la mer* fut publiée en 1502 à Rouen, le premier port du royaume, et l'un des seuls avec Dieppe, Boulogne, Fécamp et Harfleur, à soutenir la comparaison avec les ports cosmopolites de la mer du Nord.

Le routier de Ferrande eut une seconde modernité. La navigation en haute mer, déjà pratiquée dans l'océan Indien, est née au milieu du XVe siècle en Atlantique, quand les Portugais, engagés dans le contournement de l'Afrique, perdirent la terre de vue pendant plusieurs jours. Ils venaient d'inventer la *volta*, première option météorologique vers les vents favorables pour rentrer plus facilement du Golfe de Guinée à Lisbonne en remontant les alizés. Alors, la carte portulan et la boussole, disponibles en Méditerranée depuis un siècle et demi mais inutilisées, trouvèrent leur plein usage dans le nouvel espace atlantique. Et puis, la redécouverte de la mesure de la latitude par la hauteur de l'Étoile polaire permit de recaler l'estime. Les Arabes, connaissaient la méthode depuis un siècle au moins, sans doute plus. L'astronomie nautique occidentale naquit alors au Portugal à partir du *Tractatus de Sphera* ou *De Sphera Mundi*, une compilation peu avant le milieu du XIIIe siècle des traités grecs transmis par les Arabes, due à l'astronome et mathématicien anglais John of Holywood dit Sacrobosco. La sphère, était une approche géocentrique du monde en ciels concentriques des sept planètes et des étoiles. C'était une mauvaise idée, mais que le Soleil tourne autour de la Terre ou l'inverse ne gênait pas le ciel relatif des poètes, des bergers et des gens de mer. Les copies du manuscrit se répandirent dans les monastères et les universités de l'Europe, avant qu'il ne soit imprimé à Ferrare en 1472. On retrouve le *Traité de la sphère* dans le plus ancien ouvrage nautique portugais imprimé, dont on connaît deux exemplaires, le *Guía Náutico de Muníque* (vers 1509) et le *Guía Náutico de Evora* (vers 1516), du nom des villes qui les conservent. Il s'agissait, suivant l'usage de ce temps qui ignorait le copyright, de copies conformes de Sacrobosco, mais pas seulement. Entre autres données nautiques, ces deux ouvrages pionniers présentaient un cadran virtuel à huit positions, la *Roda da polar* « la roue du pôle ». C'était un guide de correction de la hauteur de l'Étoile polaire selon la rotation du ciel, pour en déduire la vraie hauteur du pôle et donc la latitude. En effet, l'Étoile polaire n'est pas sur l'axe du monde. La précession, la dérive lente de l'axe de rotation de la Terre par rapport aux étoiles, lui faisait décrire à l'époque un cercle d'un rayon de 3° 10', ce qui induisait une erreur potentielle en latitude de plus de trois cent cinquante kilomètres. Le *Regimento da Estrela do Norte* avait été imaginé à partir de la position des *gardes*, les étoiles β (*Kochab*) et γ (*Pherkab*) de la Petite Ourse. La *Roda* répertoriait soit les corrections à apporter à la hauteur de l'Étoile polaire, soit comme le *Guía Náutico* les hauteurs de l'Étoile polaire à Lisbonne au cours de la nuit. En effet, la branche finale de

la volta était un retour à Lisbonne cap à l'Est. La latitude de Lisbonne, voisine de 38° 40' N, était arrondie à 39°. Par addition et soustraction du rayon de rotation de l'étoile entre plus ou moins 3° 10' au maximum, la Roda indiquait des valeurs de la hauteur de l'Étoile polaire à Lisbonne comprises entre 42° et 36° selon l'orientation des gardes. La hauteur mesurée donnait donc par comparaison la latitude différentielle du bateau par rapport à Lisbonne.

Le *Reportorio dos Tempos* de Valentim Fernandes proposa en 1518 un moyen mnémonique créatif, surnommé « l'homme du pôle ». Une silhouette bras écartés, projetée mentalement sur la Petite Ourse, l'Étoile polaire étant au nombril, permettait d'imaginer les gardes au-dessus de la tête, aux pieds, au bras gauche ou droit, à l'épaule gauche ou droite, sous le bras ou au pied gauche ou droit, et de corriger la hauteur en valeurs de plus ou de moins. Cette figure venait donc tout juste d'être imaginée quand elle fut introduite en 1520 dans l'édition enrichie de Pierre Garcie : *le grant routtier*. Une fois encore, ce manuel élaboré au moment fascinant du basculement de l'histoire de la navigation occidentale du cabotage à la haute mer, innovait. Il est à remarquer que ce qui intéressait *le grant routtier* n'était pas la latitude, à laquelle était destiné spécifiquement l'homme du pôle, qu'il détournait vers la mesure de l'heure. En fonction de l'âge de la Lune, elle conditionnait la situation de la marée, sans doute la notion la plus précieuse et la plus compliquée de la navigation côtière. Les gardes matérialisaient en effet l'aiguille d'une horloge stellaire. On utilisait sur ce principe un instrument d'heure nommé Roue Pôle-Homme ou cadran aux étoiles. Les guides portugais fondateurs donnaient aussi pour la première fois le *Regimento do Sol* (le Règlement de la déclinaison du Soleil). On pouvait grâce à lui calculer la latitude par l'alternative de la hauteur du Soleil méridien mesurée à l'astrolabe de mer, partout et en tout cas quand on naviguait au-delà de l'équateur, hors de vue de l'Étoile polaire. La hauteur méridienne devait être corrigée de la déclinaison du Soleil. Elle était reproduite des tables d'Abraham Zacuto dont l'*Almanach Perpetuum*, avait été traduit de l'hébreu en latin en 1496. Pierre Garcie, son continuateur, ne s'étendit pas non plus sur ces tables solaires qu'il connaissait forcément puisqu'il connaissait les *Guías Náuticos*, et l'homme du pôle et donc le *Reportorio dos Tempos* de Valentim Fernandes, le plus récent des manuels portugais. On doit mettre cette omission de la latitude, une donnée inutile aux confrères et amis pilotes, au crédit de sa modestie et de son pragmatisme. Son guide était un manuel très professionnel de pilotage côtier, avec tout ce que cela comportait comme difficultés exposant à des risques mortels. Il était d'ailleurs sous-titré « Pilotage et ancrage de mer ». Outre la résolution de la marée, sur laquelle il insistait avec raison, un autre souci du routier était le calendrier et la détermination des dates religieuses, prégnantes dans la culture mystique des gens de mer. Empreint d'un ésotérisme voisin du compagnonnage, qui rendait sa lecture probablement incompréhensible pour un non initié, le routier allait perdurer à travers 28 éditions. Déniché à Bordeaux par un navigateur londonien venu y embarquer du vin, *le grant routtier* fut traduit en anglais et publié à Londres en 1528 par Robert Copland. *The Rutter of the Sea* fut le premier livre de mer imprimé en Angleterre.

Pierre Garcie devança d'un demi-siècle les rares contributions françaises notables à l'art de naviguer, qui restèrent manuscrites à une exception près : celle de l'école hydrographique qui se développa dans les années 1540-1550 autour du Père Pierre Desceliers d'Arques près de Dieppe, celle de la *Cosmographie* de Jean Fonteneau dit Alfonse de Saintonge imprimée la première fois en 1547, celle du *Manuel du pilotage à l'usage des marins bretons*, de Guillaume Brouscon du Conquet en 1548, avec des tables des marées très ingénieuses, celle de la *Cosmographie Universelle selon les navigateurs tant anciens que modernes* de l'aventurier huguenot dieppois Guillaume Le Testu, en 1556, et celle des *Premières Œuvres* du Havrais Jacques de Vaulx en 1583.

La monographie de Bernard de Maisonneuve illumine la personnalité et l'œuvre de Pierre Garcie dit Ferrande, auquel le lie manifestement un attachement fusionnel. Il ne s'explique pas vraiment par sa carrière de psychanalyste, mais plutôt par un engagement dans la recherche en histoire de la mer, qui l'a fait animer de multiples publications, expositions et fouilles sous-marines. À moins que la conjonction de ses activités professionnelles et de sa passion pour la mer n'explique le désir impérieux de Bernard de Maisonneuve de prolonger le souci généreux de partage qui animait ce pilote vendéen. Pierre Garcie méritait un historiographe aussi méticuleux et enthousiaste qu'il le fut lui-même en son temps.

François Bellec
de l'Académie de marine



Reconstitution hypothétique du navire sous voile, site archéologique « *l'Aber Wrac'h 1* », xv[e] siècle © P. Lotodé.

*« Terre, terre, s'escria Pantagruel, Je voy terre. Enfans, couraige de Brebis. Nous ne sommes pas loing de Port.*
*Je voy le Ciel du cousté de la Transmontane, qui commence s'esparer.*
*Couraige enfans, dist le Pilot, le courant est refoncé.*
*Au trinquet de gabie.*
*Inse, inse.*
*Aux boulingues de contremeiane. Le cable au capestan.*
*Vire, vire, vire.*
*La main a l'insail.*
*Inse, inse.*
*Plante le heaulme. Tiens fort a guarant. Pare les couetz. Pare les escoutes. Pare les bolines. Amure babord. Le heaulme soubs le vent. Casse escoute de tribord, fils de putain...*
*Hault la barre...Taille vie. Le cap au seuil. Malettes hau. Que l'on coue bonnette.*
*Inse, inse...*
*L'oraige me semble criticquer & finir en bonne heure.* »

François Rabelais, (1483 ou 1494 -1553) *Le quart livre des faicts et dicts heroïques du bon Pantagruel,* 1552, chapitre xxii, fol. 49. b. *Fin de la tempeste.*

# INTRODUCTION

Je suis tombé sous le charme de Pierre Garcie dit Ferrande. Ce marin, né en 1441 à Saint-Gilles-sur-Vie et mort vers 1502, a réalisé l'exploit de parcourir, en milles nautiques, l'équivalent du tour du monde. Il a entrepris cette aventure avec un bateau lourd, peu manœuvrant, mais en pleine évolution. Il n'eut comme instruments de navigation que la rose des vents, la calamite, le sablier et la Roue Pôle-Homme, et ce routier qu'il sortait, chaque soir après avoir « *pauser à l'abry* » sa nef. Il a fait cela avec constance, courage et détermination. Il l'a fait avec honnêteté, solidaire de ses « *compaignons mariniers* », offrant son expérience par ses notes écrites, ses repères juridiques, dans « *le grant routtier* ». Il l'a fait avec modernité, partageant sa connaissance initiatique sur la navigation en haute mer.

Pierre Garcie dit Ferrande, cet « homme au local sans mur », crée en 1483 le premier Pilote côtier des rivages européens. C'est l'un des premiers écrivains maritimes de cette région du Bas-Poitou qu'on appellera plus tard Vendée. Il achève son ouvrage l'année de la mort de Louis XI. Il verra avant la fin de sa vie se dessiner l'union du Lys et de l'Hermine et la duchesse Anne de Bretagne épouser successivement deux rois de France, Charles VIII et Louis XII.

Le présent ouvrage n'est pas le premier consacré à Pierre Garcie. Quelques rares auteurs à l'aube du XX[e] siècle ont mis en lumière tout l'intérêt de cet auteur maritime français. L'inventaire des différents ouvrages du « *grant routtier* », de 1483 à 1643, nous offre 58 livres, à travers le monde, gardés précieusement au sein de bibliothèques et d'archives publiques. D'autres exemplaires existent probablement dans des bibliothèques privées. Ils nous sont inconnus à ce jour. Les premiers manuscrits datent de 1483 et 1484. Souhaitons que l'édition du présent livre les fasse réapparaître un jour.

J'ai tenté de respecter l'œuvre de Pierre Garcie en présentant, en annexe II, la transcription des trois premiers documents connus, que nous pouvons lui attribuer : le manuscrit de « v.1490 » (probable recopie de celui de 1483), l'imprimé de 1502 et celui de 1520 qui porte le nom de son auteur : Pierre Garcie dit Ferrande. Ces textes sont faits pour être appris par cœur par le pilote, le soir, après avoir « *fait le point* ». Pierre Garcie écrit de façon à ce que le texte soit mémorisé à chaque étape. Au chapitre III, j'en propose une traduction, en français actuel.

Pour une meilleure compréhension des textes de Pierre Garcie, j'ai ajouté des titres de chapitre en suivant son écrit : (*Pilote côtier Manche Nord France, Manche Sud Angleterre*, etc.). Je ne fais, en cela, que suivre la pensée logique que l'auteur s'est imposée. Il s'est comporté en ingénieur : il a observé, pris note, classé, s'est fait pédagogue pour ses « *compaignons mariniers* », tant pour son équipage que pour ses pairs. Il a construit son texte autour de la description d'une zone, suivant ces items : marées, profondeur, courants, navigation au cabotage et navigation en droiture. Il a pris le risque de transmettre le calcul de la latitude, base de la jeune science astronomique portugaise, qui permet alors la navigation hauturière, loin des côtes. Le Portugal du XV[e] siècle gardait jalousement de telles études, assurant sa suprématie sur la nouvelle route des « Indes », cette future aventure océanique, dont Christophe Colomb en 1492 est l'emblème. Toute divulgation, par les pilotes, était punie de mort.

Après sa mort, vers 1502, l'imprimé initial de 64 pages sera repris en 1520 par Enguilbert I[er] de Marnef, imprimeur poitevin. Ce dernier a rajouté des commentaires d'autres marins, de « *Honfleur... Caen, Brest, Le Croisic, Saint-Gilles-sur-Vie, Olonne, La Rochelle, et tout Brouage* ». Ce document de 200 pages donnera le contenu final de la plupart des imprimés qui suivront. Il est constitué de cinq sources, « *escripre et collationner aux originaulx* » : le manuscrit de 1483, signé par *Pierre Garcie* ; le manuscrit de 1484, signé par *Pierre Ferrande* ; les écrits de « *compaignons mariniers* » ; les Rôles d'Oleron ; le manuscrit portugais sur le « *Règlement de l'astrolabe* » ou « *Règlement d'Évora* », certainement transmis par Jean Ferrande à son fils,

Pierre. La situation internationale, la protection par le « *Privilège* » de François I$^{er}$, ont donné la possibilité à cet imprimeur de publier le « *Règlement de l'astrolabe* », pour la première fois en France.

Pierre Garcie, humaniste moderne, invite ses « *compaignons mariniers* » à compléter les données. Il partage les points de vue de la communauté marine, ouverte à la pensée de l'Église romaine et aux idées réformées qui se répandent dans les pays riverains, en comté de Flandre et particulièrement en Angleterre. C'est à Rouen et à La Rochelle, très au fait des idées nouvelles et du commerce international, que la majorité des ouvrages de Pierre Garcie seront imprimés.

Dans l'imprimé de 1520, on note une évocation des fantasmes liées à la mer et portés par la croyance dominante :

> “ *Lequel donnera congnoistre et scavoir comment ung chacun qui vouldra apprendre l'art et science tres subtille et quasi divine : du noble mestier de la mer. Et d'icelle eviter et fouir tous les dangiers perilz, et marees pleines de impetuosite courans et undes bouillantes.* ” *(p. 2, 1520)*

Dans son écrit de 1502 Pierre Garcie reste discret sur cette approche fantasmagorique. Il impose une vision scientifique et décalée de la mer, ne donnant que les faits qu'il constate, voit et note. Les portulans, ancêtres des cartes marines, seuls documents de ses contemporains, sont parsemés de « monstres marins » qui entretiennent une vision ténébreuse de la mer. Pierre Garcie évoque seulement les dangers de la mer. Son approche respectueuse, expérimentale et ciblée de la vie en mer, propose d'en parer les effets.

Cela étant dit, le fait demeure que Pierre Garcie dit Ferrande est un innovateur de premier ordre qui gagne notre admiration aussi bien pour son énergie à écrire ce Pilote côtier que pour l'originalité de son approche scientifique. Il gagne notre respect au regard de la mission qu'il affirme : servir les gens de mer, sauver leurs vies, leurs navires, leurs cargaisons des périls et de la violence de la mer.

> “ *Et si aucune chose ay delaisse. je me soubzmetz a la correction des nobles, et gentilz mariniers des lieux dessus nommez : esqueulx me recommande. Et à Dieu. Pierre Garcie, alias Ferrande.* ” *(p. 2, 1520)*

REMERCIEMENTS

À Marie-Thérèse, pour son accompagnement, sa patience et ses remarques judicieuses au long des quatre années nécessaires à l'élaboration de cet ouvrage.

À Marc de MAISONNEUVE pour sa participation à la composition typographique, photographique et artistique.

Cet ouvrage n'aurait pu exister sans le soutien financier apporté par le Conseil Départemental de la Vendée.

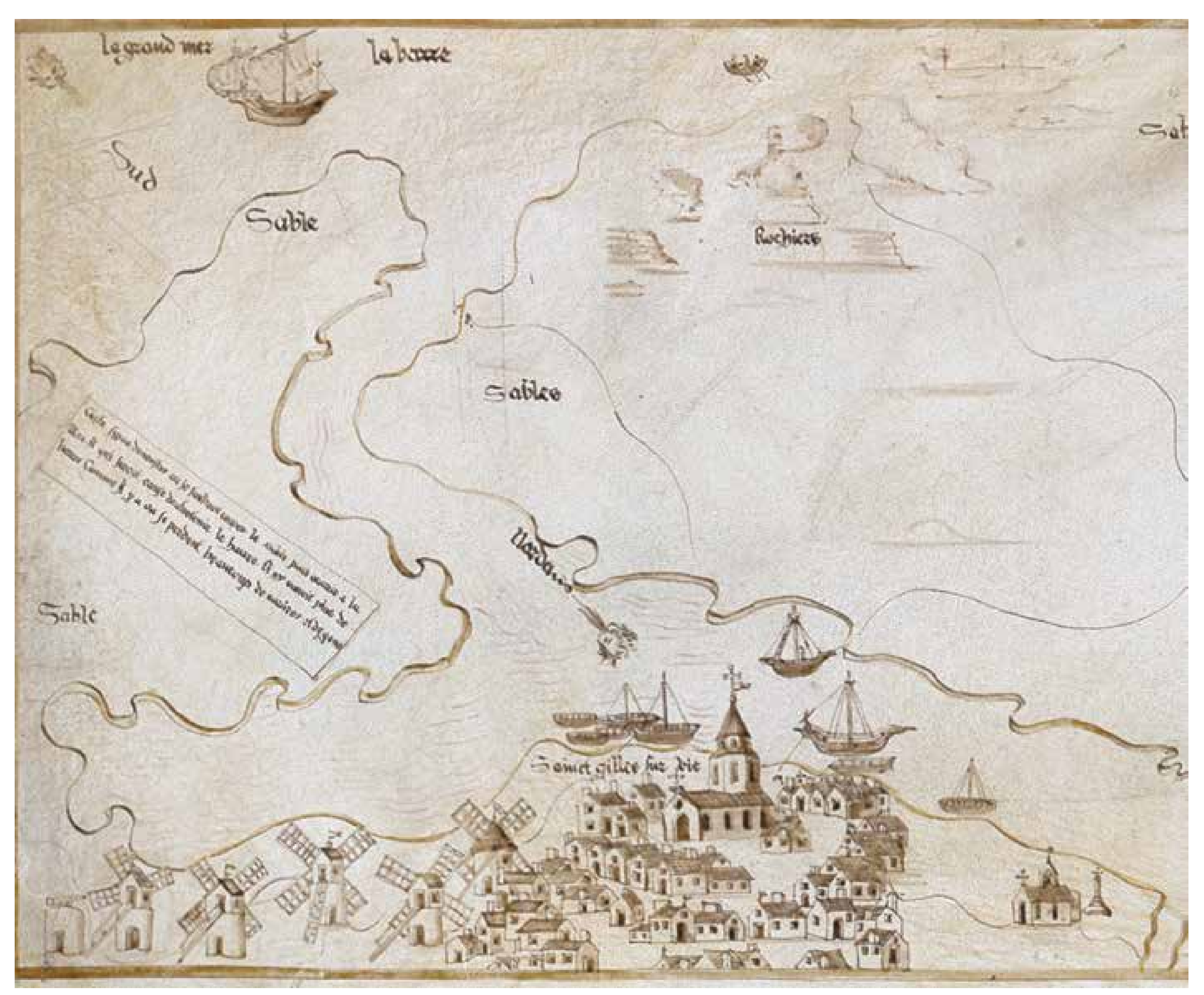
Je remercie très chaleureusement pour leur contribution écrite :
Michel COM'NOUGUÉ, Docteur du Conservatoire National des Arts et Métiers.
Christophe COLIVET, président de l'association Hermine Radieuse.
Annick ENGLEBERT, Agrégée en linguistique française, Université Libre de Bruxelles.
Alain GALLICÉ, Docteur en histoire médiévale, associé au CRHIA, université de Nantes.
Guy LANOË, ancien capitaine au long cours de la marine marchande.
Robert LEROUVILLOIS, auteur de *Naviguer en Manche au seizième siècle : Pierre Garcie...*, 2005.
Hubert MICHÉA, ancien capitaine au long cours de la marine marchande, président honoraire de la Société des amis des musées de la Marine.
Marguerite REVERSEAU-LEIPP, diplômé archiviste paléographe de l'École Nationale des Chartes.
Michel WIEDEMANN, maître de conférences à l'université de Bordeaux-Montaigne.

Il m'est agréable de remercier aussi ceux qui m'ont apporté leur soutien :
Michel DAEFFLER, Docteur en histoire moderne, archéologue, associé au CRHQ, université de Caen.
Sylvie JEAN, Responsable de la bibliothèque de Saint-Gilles-Croix-de-Vie.
René MONIOT BEAUMONT, auteur maritime et Président de la Maison des Écrivains de la Mer.
Éric SURGET, Conservateur en chef, Directeur des Services des bibliothèques, Niort.
Malhao PEREIRA, directeur de l'Institut hydrographique de la Marine de Lisbonne.

Cet ouvrage n'aurait pu être aussi complet sans le concours des organismes qui ont bien voulu autoriser la reproduction des œuvres de leur collection :
la Bibliothèque nationale de France, Paris ; la bibliothèque municipale de Niort ; la bibliothèque Mazarine, Paris ; la bibliothèque Sainte-Geneviève, Paris ; la bibliothèque municipale de Valognes ; la bibliothèque municipale du Mans ; la bibliothèque municipale de Bordeaux ; la bibliothèque municipale de Caen ; la bibliothèque municipale de Cherbourg ; la bibliothèque municipale de Rouen ; la bibliothèque municipale de Lisieux ; la Bibliothèque royale de Belgique ; l'Abbaye de Fontevraud ; les Archives départementales de la Vendée, La Roche-sur-Yon ; les Archives départementales de Loire-Atlantique, Nantes ; le Ministère de la Culture et de la Communication ; la Conservation départementale des musées de la Vendée, La Roche-sur-Yon ; Getty Images ; le musée d'Histoire, Saint-Malo ; le musée canadien de l'Histoire, Gatineau (Québec) ; Museum of London.

Mes vifs remerciements pour la mise à disposition de leur documentation photographique vont à
Aéro-club des Alcyons ; Association Avena ; Pascal Evain ; Jo Evenat ; Hanse-koggewerft, Bremen ; Michel Hardouineau ; Christophe Morin ; Frédéric Le Mouillour ; Jean-Paul Mourez ; Steve Murez ; Mikel Ortega ; Passion for Innovation, Dassault Systèmes ; Jean-Michel Pasquon ; Anthony Penel ; Grégoire Pomey ; Peter Puddiphatt ; Marc Sambi ; The Newport Ship, Newport ; Malcolm Totten.
Google Earth Pro : Cnes/Spot image ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Gobierno de Navarra-Instituto Geografico Nacional de Espana ; Image Ayuntamiento de Hondarribia ; Image Eusko Jaurlaritza Gobierno Vasco ; Image Getmap ; Image Landsat ; DigitalGlobe ; Image Infoterra Ltd & Bluesky ; Image Isle of Man Government ; Image TerraMetrics ; Image The Geoinformation Group.

Un comité de lecture, patient et passionné, a bien voulu relire tout ou partie du manuscrit pour le bonifier et en corriger les inévitables erreurs ; je remercie très chaleureusement Jacques BERTHOMÉ, Jean Luc COLLEAU, Danielle et Denis DRAOULEC, Annie FLANDROIS, Anny GARCIA, Marie-Thérèse HAMELIN, René MONIOT BEAUMONT, Jean-Claude MOREAU.




Carte de Jehan-Baptiste Florentin - 1542. *Plan figuratif de la ville de Saint-Gilles-sur-Vie* - Collection Historial de la Vendée, Les Lucs-sur-Boulogne. Cliché Serge Bauchet © Conseil Général de la Vendée - Conservation départementale des musées.

# CHAPITRE I - Pierre Garcie dit Ferrande

Pierre Garcie dit Ferrande est largement connu des historiens comme le premier navigateur à avoir décrit les côtes maritimes françaises, espagnoles et anglaises dans *le routier de la mer*. La navigation au XIIIe et XIVe siècles disposait de portulans[1], bien diffusés. La plupart des maîtres de navigation, souvent illettrés, n'éprouvaient pas le besoin d'établir, ou de faire établir un journal; jointe au portulan, la tradition orale suffisait. Pierre Garcie sera l'un des premiers français lettrés, laissant sur pages manuscrites puis imprimées sa connaissance des côtes et de leurs dangers.

Comment cet homme de la fin du Moyen Âge, résidant dans un petit port de la côte atlantique, a-t-il pu laisser ce témoignage exceptionnel d'expérience maritime, par solidarité avec les marins?

Pour le comprendre, nous sommes conviés à un détour historique local, national et international.



Allégorie de Pierre Garcie par Ion Olteanu - 1992
© Photo CRHIP

## 1 - Biographie de Pierre Garcie (1441-1502)

### *Ses origines*

Pierre Garcie dit Ferrande, est né en 1441 à Saint-Gilles-sur-Vie, port du Bas-Poitou sous le règne de Charles VII (1403-1461). Maître de barque, il est considéré aujourd'hui comme le premier hydrographe français. Fils de marin, il est né d'un père espagnol, Jean Ferrande, émigré à Caen vers 1410 et d'une mère d'origine anglaise, Jeanne Olivier. La famille paternelle de Pierre Garcie est originaire d'Espagne. On peut émettre l'hypothèse qu'elle est d'origine juive[2] et a fui la répression de 1391 obligeant les juifs à se convertir au catholicisme. Profitant des conditions d'appel par les souverains français d'une technologie nouvelle, elle aurait émigré vers la Normandie, sans doute à Rouen, où une importante communauté juive est installée dès 1363, avec école rabbinique. À la chute de Rouen en 1419, Henri V et les Anglais se saisissent des villes normandes et chassent les étrangers. La famille de Pierre Garcie cherche la sécurité auprès du duc de Bretagne, Jean V. Elle arrive à Saint-Gilles-sur-Vie en 1421.

1 Cartes marines anciennes.

2 La connaissance dont dispose Pierre Garcie à propos de la navigation astronomique est antérieure à celle de l'école du Conquet et de l'école de Dieppe, du début du XVIe siècle. Ne pouvant l'avoir reçue dans sa région, nous pouvons supposer qu'il a été formé par son père. Dans cette hypothèse, celui-ci, jeune, aurait été formé à l'astronomie par sa communauté en Espagne. Il en a été ainsi pour Jehuda Cresques (vers 1350-1427), fils du fameux cosmographe de Majorque, Abraham Cresques, qui réalisa, en 1375, l'*atlas dit Catalan*, sur la commande du roi d'Aragon. La grande île des Baléares était, au XIVe siècle, et depuis fort longtemps, un centre important de sciences nautiques et géographiques. On a même pu parler d'une école majorquine de géographie, bien réelle et attestée, celle-là, remontant à la présence musulmane. Mais, en 1391, s'abat sur les juifs, en Aragon, une vague de persécutions qui aboutit aux massacres de Barcelone. Converti de force, Jehuda Cresques doit prendre un nom moins voyant : Jaime Riba, *Jacobus Ribus* en latin. Il se réfugie au Portugal, auprès du roi Jean Ier, vers 1420, où il reprend son patronyme et, selon toute vraisemblance, sa religion. Il devient alors un professeur d'astronomie, largement connu. Son travail et son enseignement étaient, outre la cartographie, ceux d'un « *mécanicien* », perfectionnant les instruments de navigation. On appelait Jehuda Cresques « *le Juif aux boussoles* ».À la mort de ce dernier, vers 1427, les caravelles venaient tout juste de toucher les Açores. Mais les sept ans de séjour du cosmographe majorquin entre Coimbra, Lisbonne et Lagos lui permirent de former des disciples.

> « *En 1408, les étrangers sont venus nombreux à Rouen, grâce aux traités internationaux. […] Le commerce normand profite de l'union des deux couronnes de France et d'Angleterre. Mais en 1417, l'invasion anglaise par Henri V (1386-1422) fut pour les Normands le début d'une éclipse extrêmement grave*[3]. *Harfleur est pris le 15 août; les habitants les plus riches sont prisonniers et mis à rançon. Huit mille personnes, peut-être, sont chassées pour faire place aux envahisseurs. Il en sera de même dans d'autres villes normandes. Avisé, le duc de Bretagne, Jean V, sut accueillir environ 125 000 réfugiés normands des plus actifs : commerçants, tisserands qui, selon une tradition, implantèrent en Bretagne leur technique.* »[4]

— Charles Dugast-Matifeux consulte, vers 1867 une des seules sources biographiques que nous ayons sur Pierre Garcie : celles des archives de la Fabrique[5] de Saint-Gilles-sur-Vie[6]. Voici les recopies de sa transcription :

- **7 janvier 1421** : mention des époux Ferrande à Saint-Gilles-sur-Vie. Fol. 9°, ms.
- **31 janvier 1472** : *Jehanne Olivière*, [féminisation du nom propre, note Charles Dugast-Matifeux] *fille de Perrot Olivier et de Catin Adverty, veuve de Garcie Ferrande, demeurant à Saint-Gilles-sur-Vie, … Pierre Garcie Ferrande, seul et unique héritier de Jehanne Olivier, sa mère …* Fol. 92, ms.

— La mère de Pierre Garcie, Jehanne Olivier, est d'origine anglaise par sa mère, Kate Adverty[6]. Un imprimeur rouennais, Pierre Olivier, établira des relations commerciales avec l'Angleterre, dès 1509. Il est vraisemblable qu'il y ait un lien familial entre la mère de Pierre Garcie et cet imprimeur rouennais. Ce qui expliquerait que la majorité des éditions du « *grant routtier* » soit sortie des presses de Rouen[7] et peut-être de Caen[8].

> « *Grand centre de l'imprimerie, Rouen éditait, dans la première moitié du* XVI*e* *siècle, des almanachs à l'usage des marins, contenant des cartes et des instructions sur la navigation. Des tables des marées complétaient utilement les indications des routiers. [...] L'Angleterre était un débouché régulier de la librairie rouennaise qui vendait meilleur marché que l'édition anglaise naissante. Le champ de rayonnement du commerce normand du livre s'étend jusqu'en Écosse. En outre, l'on sait qu'à partir du milieu du* XVI*e* *siècle, Rouen devient un grand fournisseur de l'Espagne.* »[9]

— Pierre Garcie est né en 1441, suivant le document juridique[10] du 2 août 1463.

— Il termine un premier manuscrit du *routier de la mer* le 31 mai 1483, puis un second le 24 juin 1484, commencé par son père, Jean Ferrande, comme nous verrons plus loin.

— Pierre Garcie n'a pas d'héritier et laisse ses biens à la Fabrique de Saint-Gilles-sur-Vie dès 1485. Il dépose son testament le 15 février 1502, sous le règne de Louis XII (1498-1515). Charles Dugast-Matifeux nous a laissé cette transcription :

---

3 Dans la nuit du 1er au 2 août 1417, Henri V d'Angleterre débarque à Touques et pille les villes et bourgs du pays d'Auge. La ville de Caen, résiste, puis sera prise le 4 septembre 1417. Les soldats anglais pillent la ville et accusent les survivants d'être rebelles à « leur » roi. Près de 2000 bourgeois sont tués. [Léon Puiseux, *Siège et prise de Caen par les Anglais en 1417* - Caen, Le Gost-Clérisse, 1858, p. 23-24.]. Les Anglais y resteront trente ans jusqu'en 1450, lorsque Charles VII reprend la ville après avoir reconquis Rouen en 1449.

4 Michel Mollat du Jourdin, *Le commerce maritime Normand à la fin du Moyen Âge*, 1952, Librairie Plon, p. 21.

5 *La Fabrique* est l'ensemble des biens matériels d'une église paroissiale, des revenus affectés à son entretien. La gestion matérielle de ces biens et revenus est confiée à un Conseil de Fabrique, assemblée de clercs et de laïcs, désignés plus spécifiquement par les termes de *marguilliers* et de *fabriciens*.

6 *Inventaire des titres de la Fabrique de Saint-Gilles-sur-Vie*, fol. 92, ms. in-fol. Les archives de *La Fabrique de la paroisse de Saint-Gilles-sur-Vie* ont été retrouvées au presbytère de l'Église de Saint-Gilles en 2013. Malheureusement les documents originaux de 1421, 1472, 1485 et 1502, relatifs à la famille *Garcie* sont illisibles. Il en reste la transcription, faite par Charles Dugast-Matifeux. Le mot ***Ferande*** est parfois écrit avec un seul ***r***. Mais je n'ai pas retenu cette hypothèse. (Bibliothèque municipale de Nantes, Fonds Dugast-Matifeux, n°22 et 232).

7 17 ouvrages, représentant 13 imprimeurs, ont été imprimés à Rouen, de 1502 à 1632.

8 Mention de cette impression, écrite à la main (~~*1487 a Caen*~~ - *1487 a Caen*, barré) sur l'ouvrage « *Le grant routier* », imprimé par Jehan BURGES en 1523, à Rouen [bibliothèque Sainte-Geneviève, cote : 4 V 525 INV 1237 RES].

9 Michel Mollat du Jourdin, [*op. cit.*, p. 282] : « *En 1509, les presses de Pierre Olivier travaillent pour toute la famille des Regnault, dont l'un, Pierre, a des intérêts à Rouen et à Caen, et l'autre, François, est libraire de l'Université de Paris* » (L. Delisle, *Catalogue des livres imprimés ou publiés à Caen avant le milieu du* XVI*e* *siècle,* Caen, L. Jouan, 1903-1904). Cet imprimeur est connu pour ses relations fréquentes avec l'Angleterre.

10 Arch. dép. Loire Atlantique, E 198/25-39. Voir page 17.

- **20 mai 1485** : *legs à la Fabrique de Saint-Gilles-sur-Vie de ses biens, par Pierre Ferrande … des terres … de blé, seigle, dont il est question dans l'acte ci-dessus.* Fol. 90 et 93, ms.
- **15 février 1502** : *testament de Pierre Garcie Ferrande.* Fol. 93, ms.

Il mourut, semble-t-il, peu de temps après[11], à 61 ans au terme d'une rude vie de marin sur les mers d'Europe où il navigua près de 28 000 milles[12] (52 000 kilomètres) suivant l'imprimé de 1520, soit l'équivalent de plus d'une fois le tour du Monde[13].

— Cette même année 1502, le *routier de la mer* est imprimé pour la première fois par un rouennais Jacques le Forestier. Ce document, imprimé anonymement, sera attribué sans contestation à Pierre Garcie par Auguste Pawlowski[14]. Puis 18 ans passent avant qu'une nouvelle édition, en 1520, paraisse avec le nom de Pierre Garcie, comme auteur du *grant routtier*.

— Dans cette impression du poitevin, Enguilbert Ier de Marnef, il est fait mention d'un filleul :

> « *Pierre garcie alias Ferrande a Pierre ymbert mon fillol et chier amy Salut pardurable. Quant je considere (mon filol et tres loyal amy) les grans perilz et dangiers. [...] J'ay voulu pour toy soubvenir et aider a congnoistre la maniere et facon commant tu pourras eviter les grans et miserables perilz de la mer vehemente. Composer et te envoyer ce present livret …* »[15]

Cette indication pose problème. En effet, Pierre Garcie ne mentionne pas ce filleul dans son testament du 15 février 1502[16]. D'autre part, il est fait référence à une branche familiale Ymbert, à Saint-Gilles-sur-Vie, seulement aux dates de 1610, 1675 et 1685[17]. Elle est présentée comme huguenote et peut accréditer l'idée que Pierre Garcie aurait pu être lié à la religion protestante naissante au xve siècle[18]. Des marins huguenots, parfois d'anciens juifs convertis, participeront activement, en tant que corsaires, à la guerre contre les Espagnols[19]. Plus loin dans cet ouvrage, nous montrerons que Pierre Garcie dévoile un savoir portugais sur la navigation par l'astronomie. Cette jeune science est très protégée au Portugal et en Espagne, au xve siècle ; sa divulgation est passible de la peine de mort. Il est possible que ce filleul ait reçu les manuscrits de Pierre Garcie vers 1502. Il aurait attendu une période moins dangereuse, vers 1520, pour publier à Poitiers ces informations scientifiques : *le Règlement d'Évora*[20]. De plus, dans l'imprimé de 1520, apparaît un tutoiement, contrairement au vouvoiement, utilisé dans le manuscrit de « v. 1490 » et l'imprimé de 1502. Ceci viendrait soutenir l'idée que Pierre Ymbert est bien héritier de Pierre Garcie.

### *Ses noms et signatures*

— Pierre Garcie dit Ferrande signera avec son nom, son surnom et son sobriquet, les manuscrits qu'il a écrits. Au Moyen Âge, il n'existait pas de noms patronymiques de façon réglementaire, sauf pour les nobles. Dans un groupe social localisé, le même prénom est porté par de nombreuses personnes de la même lignée. Pour les différencier il est ajouté un surnom, voire un sobriquet, annoncé par « *dit* » ou « *qu'on dit* ». Ce sobriquet pouvait avoir différentes origines : le nom du père (*dit* ou *fils de*...), le métier, le physique, le caractère, l'origine géographique.

---

11 La mortalité adulte à Saint-Gilles-sur-Vie et Croix-de-Vie donne une moyenne d'âge 50-59 ans, en raison du métier de marin. Maurice Pougeard, *La vie maritime et les gens de mer à Saint-Gilles-sur-Vie et à Croix-de-Vie (xvie et xviiie siècles)*, Annuaire de la Société d' Émulation de la Vendée, 1979, p. 187-254.

12 Le Vendée Globe parcourt tous les 4 ans une boucle moyenne de 25 à 28 000 milles.

13 Voir chapitre iv de cet ouvrage, page 341.

14 A. Pawlowski, *Les plus anciens hydrographes français (xve et xvie siècles) : Pierre Garcie dit Ferrande et ses imitateurs*, in Bulletin de Géographie Historique et Descriptive, année 1900, p. 135-173, Paris : Ernest Leroux, 1900.

15 Enguilbert Ier de Marnef, « *Le grant routtier* », imprimé en 1520, à Poitiers, p. 3. [cf. chapitre ii sur les LIVRES].

16 *Inventaire des titres de la Fabrique de Saint-Gilles-sur-Vie*, fol. 92, ms. in-fol. : transcription, faite par Charles Dugast-Matifeux, cf. note 6.

17 *FACTUM pour les habitants de Saint-Gilles-sur-Vie, faisant profession de la religion prétendue réformée*, Bibliothèque municipale Nantes, 206 651/C 114 ; voir aussi Abbé Pontdevie, *La réforme à Saint-Gilles-sur-Vie*, Luçon, 1887 : abjuration de Suzanne Imbert en 1685.

18 En 1431, l'université est créée à Poitiers. En 1517, Luther publie ses 95 thèses, dénonçant l'église catholique et s'en sépare. En 1529, la religion réformée est à Rouen. En 1534, Calvin prêche à Poitiers.

19 M. Acerra et G. Martinière, *Coligny, les Protestants et la Mer*, Actes du Colloque de La Rochelle-Rochefort, octobre 1996, Presses de l'Université Paris Sorbonne, 1997. Marcel Delafosse, *Les corsaires protestants à La Rochelle (1570-1577)*, bibliothèque de l'École des chartes, Paris, 1964.

20 Voir page 84.

Ce n'est qu'en 1539 que François Ier, par l'Édit de Villers-Cotterêts, légiféra sur ce point en obligeant la transmission des noms de père en fils (on ne disait pas encore *nom patronymique* ou *nom du père de famille*) et l'obligation de la tenue des registres paroissiaux. Le surnom deviendra, par la suite, le nom de famille et de lignage.

Dans les archives de la Fabrique de Saint-Gilles-sur-Vie[21], retranscrit par Charles Dugast-Matifeux, le père de Pierre est nommé : Jean FERRANDE.

- **7 janvier 1421** : mention des époux ***Ferrande** à Saint-Gilles-sur-Vie*; Fol. 9*, ms.
- **31 janvier 1472** : *Jeanne Olivière, ...veuve de **Garcie Ferrande**, ... **Pierre Ferrande**...* Fol. 92, ms.
- **20 mai 1485** : *legs..., par **Pierre Ferrande**.*

Le nom FERAND[22], FERRAND, variante de FERNAND, est un nom de famille. Il est le second nom le plus fréquent en Espagne catalane et aragonaise. FERRANDO, est présent en Espagne castillane. FERRANDEZ est un nom de famille aragonais. FERRAND, avec le suffixe EZ, marque la filiation, soit « *fils de Ferrand* ». Dans le cas de *Pierre Garcie, dit Ferrande*, il s'agirait de *Pierre Garcie, fils de Ferrande.*
GARCIES, GARCIA, est un patronyme d'origine basque très répandu dans la péninsule ibérique; il s'agit du nom de famille le plus fréquent en Espagne. Son énorme succès reste une énigme. Il se pourrait qu'un certain nombre de juifs convertis, marranes ou chuetas[23], aient pris le nom de GARCIA[24].
En 1441, **Pierre** reçoit le surnom de **Garcie** et le sobriquet **fils de Ferrande**.

— Cette utilisation du nom, du surnom et du sobriquet se retrouve dans les différentes signatures. Dans l'impression de 1520 et celles qui suivront, nous trouverons le nom de :

**Pierre Garcie dit Ferrande,**

- en page de titre (f° 1r), associé à la date de 1483;
- en page 196 (f° 98v) et 197 (f° 99r) associé au nom de l'imprimeur et du *Privilège* de François Ier.

**Pierre Ferrande, ---**

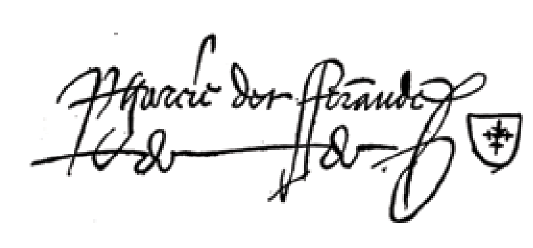
- en page 76 (f° 38v), en date du 24 juin 1484. Le nom de Ferrande[25] est associé à un passage de l'imprimé de 1520, décrivant les côtes de l'Espagne. Nous pouvons émettre l'hypothèse que cet écrit est à l'instigation de son père, Jean Ferrande, d'où ce nom, *Pierre Ferrande* qui apparaît dans le texte.

**Pierre Garcie alias Ferrande,**

- en page 2 (f° 1v) et 189 (f° 95r), associé aux Rôles d'Oleron.

Trois impressions de Jehan Burges, de Rouen (1523, 1525 et 1531) portent à tort le nom de Pierre *Gracie* dit Ferrande au lieu de Pierre *Garcie* dit Ferrande[26]. Cette erreur de transcription ne se retrouvera pas dans les autres impressions.

• Une signature, recueillie par Benjamin Fillon[27], datée de 1491, donne l'indication *P Garcie dit Ferrande*, avec un blason, souligné par deux lettres *d*, pour *de deo* et un *X* final, pour *Christus*. Ce seing armorié avec une croix empattée ne peut être attesté, car le document original est inconnu. Il est représentatif d'un seing privé du Bas Moyen Âge.



21 *Inventaire des titres de la Fabrique de Saint-Gilles-sur-Vie*, fol. 92, ms. in-fol. transcription faite par Charles DUGAST-MATIFEUX, cf. note 6.

22 www.geopatronyme.com et Instituto Nacional de Estadística.

23 Les *Chuetas* (en catalan *xuetes* ou *xuetons*) sont un groupe social, descendants des Juifs majorquins convertis au christianisme, suite au pogrom de 1391, sur l'Île de Majorque.

24 La liste des noms a été recueillie et publiée par l'écrivain catalan Pere BONNIN dans son livre « *Sangre Judia* », ou « *sang juif* », après avoir étudié le recensement officiel et d'autres sources. Garcia est l'un des noms les plus évoqués.

25 *En l'an mil quatre cent quatre vingt et quatre (1484) Du mois de juin le jour vingt quatre Pierre Ferrande pour apprendre Ecrit par figures pour entendre Les figures et aussi la mémoire Du pays d'Espagne et de la terre Pour apprendre et introduire Ceux qui de la mer veulent vivre. Prions dieu pour lui roi de gloire Qu'en paradis ait son repaire Amen.* « *Le grant routtier* », 1520, p. 76.

26 Auguste PAWLOWSKI, *Pierre Garcie, dit Ferrande, et son « Grand Routier », notice additionnelle...* Paris : Impr. Nationale, 1902, 1 vol., (8 p.) ; In-8° ; Notes : Extrait du Bulletin de géographie historique et descriptive, n° 2, 1902.

27 *Inventaire des autographes et documents historiques réunis par M. Benjamin Fillon / Étienne Charavay. - Paris : Charavay frères, 1878-1879, 2 t. en 1 vol. (XII-239 p.-[8] p. de pl. dont 1 front.; 381 p.-[16] p. de pl.).* t. I, série V et VI, n° 675. « *Sa signature sur le feuillet de garde d'un Compost ou formulaire pour dresser les calendriers, de l'an 1491* ». Archives départementales de Vendée, BIB 898. [Ce Compost de 1491 n'est pas connu].

- Une signature attestée sur le document juridique du 2 août 1463 :
  seing manuel de Pierre Garcie, âgé de 22 ans.

— Le document juridique du 2 août 1463

Pierre Garcie est cité à comparaître dans le cadre d'un procès de fraude sur des « *sceaux et sauf-conduits en blanc* » où est impliqué le chancelier ducal de Bretagne, Guillaume Chauvin. C'est une déposition faite en août 1463 par Pierre Garcie. À bord de la *Grande Caravelle de Saint-Gilles-sur-Vie,* équipée en guerre, avec la *Caravelle d'Olonne,* il participe, au large de Guérande, à l'arraisonnement de cinq navires anglais et à l'arrestation, à bord de l'un d'entre eux, de Gilles de Crésolles. Ce dernier, secrétaire du duc de Bretagne, est trouvé porteur d'actes fenêtrés où il est laissé la place d'inscrire le nom des marchands, le port de leurs navires et le nombre des marins autorisés à commercer avec la Bretagne et d'actes scellés non écrits. Ces actes, émanés de la Chancellerie, sont destinés à être vendus à des marchands en Angleterre et à devenir des sauf-conduits permettant à des navires anglais de commercer en Bretagne, en assurant leur sécurité. L'enquête révèle un véritable trafic d'actes officiels dans lequel sont impliqués le chancelier de Bretagne, Guillaume Chauvin, et certains de ses collaborateurs.

“ *Partis de Bourgneuf, cinq navires marchands anglais dont le plus petit est d'un port de 60 tonneaux, gagnent l'Angleterre. Trois d'entre eux, disposent de sauf-conduits de l'amiral de France et deux du duc de Bretagne, Jean V. Le lendemain de la Fête-Dieu, le 12 mai 1463, ces cinq navires anglais sont interceptés au large de Guérande par deux « vesseaulx d'armée » : la Grande Caravelle de Saint-Gilles-sur-Vie, et la Caravelle d'Olonne, dont les maîtres respectifs sont Jean Mangars et Mathelin Métayer. »*

***Contrôlés, ils présentent des sauf-conduits frauduleux.*** *« Bien que leur sécurité soit légalement assurée dans les eaux « territoriales » du duché par leurs sauf-conduits bretons, les deux navires qui en disposent sont arraisonnés; les « gens des vesseaulx d'armée » arguent qu'un tel type de sauf-conduit n'est pas valable « hors les metes des eaux de Bretaigne »… « Dans le navire arraisonné sur lequel Gilles de Crésolles [un secrétaire du duc, François II, juré reçu en la chancellerie de Guillaume Chauvin] se trouve, les Français saisissent des sauf-conduits « fenestrez », c'est-à-dire entièrement rédigés mais où des espaces sont laissés pour y faire figurer les noms des marchands, le port de leur navire, le nombre des mariniers et « conduiseurs », ces parchemins étant scellés du grand sceau hermine en cire vermeille de la chancellerie de Bretagne. À ces actes, s'ajoutent des « blancs », c'est-à-dire des parchemins non écrits, certains scellés d'un petit sceau hermine et d'autre d'un « sceau plus grand que ledit petit sceau. »*

***Une enquête est engagée.*** *« Le 2 août 1463, sur réquisition du procureur général, Olivier du Breuil, le duc de Bretagne diligente une enquête. Le 2 août 1463, sont auditionnés comme témoins deux membres de l'équipage de la Grande Caravelle de Saint-Gilles-sur-Vie, originaires de ce lieu et tous deux âgés de 22 ans : Pierre Cado et Pierre Garcie. « Pierre Garcie demourant a Saint Gile sur Vie, eaigé de vignt deux ans ou environ comme il dit, tesmoin juré et enquis, recorde par son serment que puis trois moys encza il estoit en guerre sur la mer en la grant carvelle dudit lieu de Saint Gile et estoit acompaignee de la karvelle d'Olonne. [...] Et dit qu'il vit doze sauffconduiz du duc escriptz et fenestrez et scellez d'un grant seel en cire vermoill a ermines et en vit aussi autres doze touz blancs seellez en pareille cire a ermines. »*

***Cette enquête, menée sur deux mois, sera à charge contre le chancelier du duc, Guillaume Chauvin.*** *« Manifestement, l'enquête reste incomplète, du moins d'après ce qu'il en reste. Le chancelier n'est pas entendu, ni certains mis en cause. En dépit de la sévérité des réquisitoires, aucune sanction n'est prise. Outre le fait que François II ne souhaite pas se déjuger en ne sanctionnant pas son officier, la prise en compte des intérêts commerciaux paraît essentielle. Les marchands bretons savent se faire entendre du chancelier. Par les réseaux qu'ils forment et leurs facteurs établis en Angleterre, ils sont à même de relayer des demandes mais aussi de procurer une filière pour faire passer des sauf-conduits en Angleterre. Finalement, l'affaire révèle aussi et surtout l'hostilité, voire des règlements de compte entre membres de la chancellerie et de l'entourage ducal.* ” [Arch. dép. Loire-Atlantique, E 198/26].

Alain GALLICÉ et Laurence MOAL, *Scandale à la chancellerie bretonne en 1463. L'affaire des sauf-conduits : une affaire d'État ?* Bulletin de la Société archéologique et historique de Nantes et de la Loire-Inférieure, t. 149, 2014, p, 107-122.

## 2 - Contexte local : Saint-Gilles-sur-Vie

Lorsque Pierre Garcie termine son manuscrit le 31 mai 1483[28], il a 42 ans. C'est un « *maître de barque* », capitaine reconnu de Saint-Gilles-sur-Vie. Sur cette portion de la côte atlantique ou Bas-Poitou, c'est une période charnière où la vie va renaître et la mer devenir la source et condition première de toute l'activité humaine. Pendant cinq siècles, le désert et l'abandon consécutifs aux invasions normandes, aux rivalités entre souverains, puis à la guerre de Cent ans (1337-1453), se sont succédé, mais une véritable vie économique s'est peu à peu imposée sur les côtes du Poitou et de Bretagne.

**Il est acteur dans sa ville de la grande mouvance économique qui s'étendra du XIVe au XVIe siècle.**

> « *Il existe au Moyen Âge, sur les côtes du Bas-Poitou, une multitude de petits ports; les seigneurs locaux ont en effet tout intérêt à avoir un débouché sur la mer permettant les échanges, à une époque où les routes de terre sont pratiquement inexistantes; de plus, un port constitue pour eux une source de revenus importante : des droits et coutumes de toutes sortes pèsent sur les bateaux et marchandises qui y entrent, y séjournent, en sortent. Enfin, la fondation d'un port entraîne en somme peu de frais; l'aménagement du port est vite fait; s'il y a trop peu d'eau, les gros bateaux resteront au large et le chargement et le déchargement s'effectueront par barque. Ce qui compte avant tout pour que le port soit fréquenté, c'est qu'il soit sûr, à l'abri des tempêtes et des courants. [...] Parmi les nombreux petits ports qui jalonnent la côte, quelques uns plus importants se détachent : ce sont Bourgneuf - le Collet, Noirmoutier, Saint-Gilles-sur-Vie, les Sables d'Olonne et Niort, qui connurent un trafic assez considérable, à des époques différentes... Saint-Gilles-sur-Vie, le Havre de Vie ou le Havre Porteau au XVIe siècle, offre l'avantage d'être le seul abri côtier entre l'estuaire de la Loire et le port des Sables d'Olonne, constituant ainsi une étape obligatoire par certains vents.* »[29]

La châtellenie de Saint-Gilles-sur-Vie

> « *Cette châtellenie relève au début du XVe siècle des vicomtes de Thouars. Elle est le siège d'une justice seigneuriale, preuve de l'importance du mouvement du port et des transactions commerciales qui y sont liées…En 1433, elle semble être sortie de la mouvance de Thouars pour entrer dans le domaine direct de la baronnie d'Apremont, avec Jean de Rochechouart. Sa fille Isabeau épouse Renaud Chabot, seigneur de Jarnac. En 1467-1468, celui-ci, devenu seigneur d'Apremont et de Saint-Gilles*[30] *est assiégé à Apremont pendant la guerre de « la ligue du Bien public », révolte féodale contre l'autorité royale. Puis, par succession, c'est Philippe Chabot, l'amiral de Brion, ami d'enfance de François Ier.* »[31]

La situation du bourg de Saint-Gilles-sur-Vie nous est révélée par la carte de Jehan le Florentin[32], en 1542. Comme dans tous les bourgs médiévaux, les habitations se regroupent autour de l'église. Mais à partir de ce centre, les maisons ont tendance à se développer le long des quais. Là résident de préférence les gens de mer. L'étroitesse des ruelles dans les îlots d'habitation en arrière des quais, permet encore de se faire une idée de la topographie urbaine des époques médiévales.

**Saint-Gilles-sur-Vie est un remarquable site d'estuaire, à l'embouchure de la Vie.**

Dans le dernier quart du XVe siècle, les échanges s'intensifient et s'étendent[33] partout sur le littoral atlantique.

28 « *Le grant routtier* », imprimé en 1520, à Poitiers, fº 2r - p. 3.

29 Marguerite Reverseau-Leipp, *La vie maritime en Bas-Poitou du xe à la fin du xve siècle*, thèse de l'École des chartes, 1954, p. 4-64.

30 C'est en septembre 1551, qu'apparaît pour la première fois un seigneur de Saint-Gilles ; la châtellenie est alors vendue pour 1200 livres tournois à Maître Guillaume DANIAU. Son beau-père, Jean MAUCLERC, seigneur de la Brossardière, est un ardent calviniste en 1551 (archives du château de Beaumarchais/Vendée). Cette famille DANIAU, seigneurie de Saint-Gilles, restera présente jusqu'en 1785. Sur Philippe Chabot, voir page 26.

31 Abbé Pontdevie, *La châtellenie et ses seigneurs - Saint-Gilles-sur-Vie*. Annuaire de la Société d'Émulation de la Vendée, 1885 ; Mourain de Sourdeval, Annuaire de la Société d'Émulation de la Vendée, 1874, p. 55 ; 1867, p. 244 ; 1879, p. 28.

32 *Plan figuratif de la ville de Saint-Gilles-sur-Vie et du cours de la rivière de vie*, de Jehan-Baptiste Florentin, 1542 - 3e partie - Carte manuscrite sur parchemin : 524 x 285 cm, BnF, Cartes et Plans, Ge A 364 RES. Voir page 12.

33 Touchard, *Le commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge*, MSHS Rochelle, Les Belles Lettres, 1967, p. 233 : « *La reprise devient irrésistible après 1485* ».

Cet essor va de pair, en Bretagne, avec une reprise démographique. Or, à Saint-Gilles-sur-Vie[34], tous les témoignages attestent que le port bénéficie lui aussi de cet essor[35]. En 1479, Saint-Gilles-sur-Vie est la paroisse la plus importante de la Baronnie d'Apremont. Elle dut s'acquitter d'un impôt de guerre de 28 livres, alors qu'Apremont ne le fut que pour 19 livres. Les relations sont étroites avec Nantes. Quantités de fer et d'acier sont amenées, en barque, de Bretagne ou du Bas-Poitou, Olonne ou Saint-Gilles-sur-Vie.[36]

> « *Des navires de Saint-Gilles participent au commerce avec les pays nordiques notamment à partir de Bordeaux. Ils y chargent vins et pastel vers l'Angleterre, Anvers et autres ports. Ils écoulent également le sel de l'arrière-pays vers ces lieux traditionnellement demandeurs [...] Aux XIV^e^ et XV^e^ siècles, c'est dans le commerce avec l'Espagne et le Portugal que le commerce havrais prend toute sa dimension. Les ports du Bas-Poitou avec des navires de gros tonnage pour l'époque (60 à 100 tx) vont vendre leurs blés en Espagne et au Portugal où ils sont débarqués dans les ports de Lisbonne, Séville. Valence et Funchal. L'Espagne et le Portugal, où la récolte de blé est toujours insuffisante, sont en effet acheteurs. Mais le commerce de grains est réglementé par le pouvoir royal afin d'éviter des disettes en France même, mesure très impopulaire, car c'est avec le sel la principale richesse de l'arrière pays havrais. D'autre part ce commerce s'est trouvé facilité par le traité du 28 avril 1430 conclu par Jean V, duc de Bretagne et Alphonse, roi de Castille. Il a pris plusieurs formes. Ou bien les capitaines de navire partaient « en droiture » à partir de leur port d'attache et transportaient le blé, produit en excédent, dans l'arrière-pays; ou bien ils allaient charger ces blés à Nantes*[37] *ou encore, ils faisaient une sorte de commerce triangulaire, en chargeant du vin pour les ports bretons, de là rechargeant du blé vers l'Espagne d'où ils regagnaient leur port d'attache. Dans le cas de Saint-Gilles-sur-Vie, le commerce en droiture paraît le plus important, au fret de retour on trouve les vins de Jerez, Malaga ou des îles, sinon ils rentraient sur lest*[38].
> *Les difficultés toutefois n'existaient pas seulement au départ ou à l'arrivée. À la fin du XV^e^ siècle la situation est inquiétante*[39] *et assombrit ces échanges; c'est qu'en effet les « rois catholiques » espagnols et portugais interdisent d'affréter des navires étrangers tant qu'il restera des vaisseaux espagnols inemployés « si bien qu'à présent il faudrait lorsqu'un navire de France ou de Bretagne doit aller au dit pays d'Espagne qu'il revînt vide et qu'on affrétât un autre au dit pays*[40] *». Des lors, le port de Saint-Gilles-sur-Vie ne pouvant être amélioré et la situation internationale devenant difficile, ce commerce local décline vite et le déclin semble consommé au début du XVII^e^ siècle où la conjoncture économique est défavorable.* »[41]

Le changement d'attitude de l'Espagne se retrouve dans les écrits de Pierre Garcie; celui-ci donnera plus d'importance, en nombre de pages, à la description des côtes françaises et anglaises de la Manche qu'aux côtes d'Espagne et du Portugal, déjà décrites par son père, Jean Ferrande.

**Saint-Gilles-sur-Vie est un port avec de sérieux dangers d'envasement.**

> « *Ce port rencontre, comme tous les ports du Bas-Poitou, le problème de la formation dunaire. Les inconvénients d'un site portuaire sis à l'abri d'un cordon de dunes et « menacé constamment d'être obstrué par les effets de l'alluvionnement et de l'ensablement », devinrent un obstacle dont les finances ne purent venir à bout. Effort insuffisant, l'action des courants côtiers sur les sables en mouvement dans l'avant-port provoque souvent une barre, responsable par ailleurs de nombreux naufrages. Un problème se pose donc de façon cruciale pour le port : comment, dans un simple port d'échouage, recevoir des*

34 Les données démographiques pour le XV^e^ siècle n'existent pas. On peut seulement tenter une approximation à partir de données postérieures. En 1780, les deux paroisses de Saint-Gilles-sur-Vie et Croix-de-Vie [créée en 1590] renferment 278 feux, soit 1200 habitants…. POUGEARD Maurice, *op. cit.*, p. 282.

35 En 1479, Saint-Gilles-sur-Vie est la paroisse la plus importante de la Baronnie d'Apremont. Elle dut s'acquitter de 28 livres pour un impôt de guerre, alors qu'Apremont ne le fut que pour 19 livres; Olonne donna 14 livres; Beauvoir était imposé de 31 livres et Challans de 35 livres. [Annuaire départemental de la Société d'Émulation de la Vendée, 1879, p. 27.]

36 TANGUY Jean, *Le commerce du port de Nantes au milieu du XIV^e^ siècle,* 1956, p. 27-28.

37 Jean TANGUY, *op. cit.*, p. 69.

38 De nombreux murs de Saint-Gilles-Croix-de-Vie sont construits avec des pierres de lest, déposées par ces navires. « *les pierres de lest - dossier VIE, 2013* », Archives municipales de Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

39 La guerre de succession de Castille, de 1475 à 1479, entraînera la suspension du commerce entre la France et l'Espagne jusqu'en 1502.

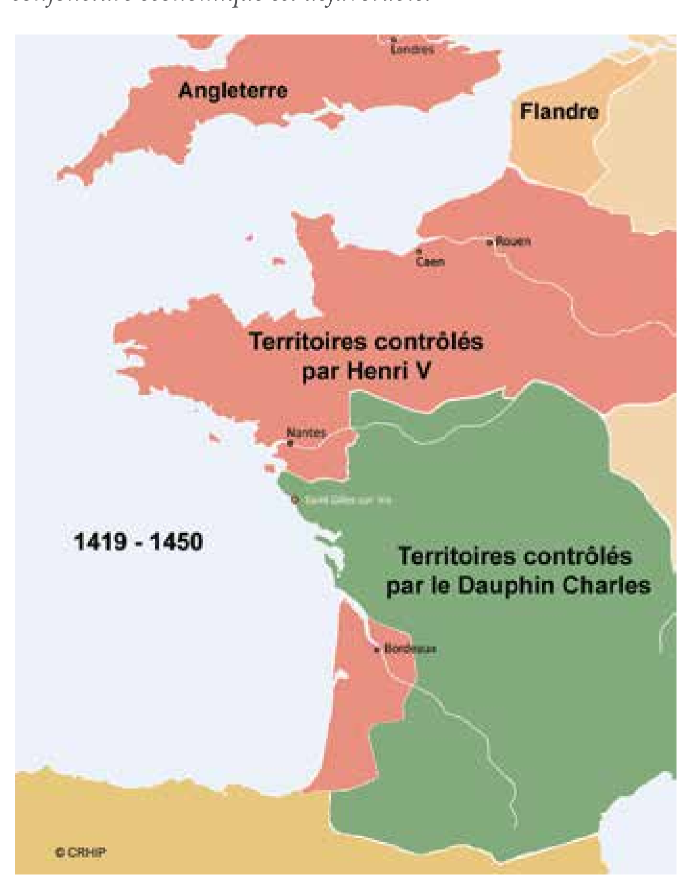
40 Henri TOUCHARD, *op. cit.*, p. 106 et sv.

41 Maurice POUGEARD, *op. cit.*, p. 187-254.

*navires dont le tonnage*[42] *tend constamment à augmenter pour de simples raisons de rentabilité ? En fait, toute l'histoire du port, tout son avenir, résident dans la réponse qui va être donnée par l'initiative privée et l'autorité publique, en un temps où seuls résistent victorieusement et prennent de l'importance les ports où sont entrepris les travaux d'aménagement nécessaires. Le meilleur témoignage que l'on ait alors, de l'importance prise par le port pour l'écoulement des sels et blés de l'arrière-pays, c'est ce projet de canalisation de la Vie, élaboré par les barons d'Apremont. L'amiral Philippe Chabot de Brion (mort en 1543), favori de François Ier, en eut l'idée, dès 1520, mais pas les moyens.* »[43]

## Un projet de port non financé

« *Le projet fut repris par Jean de Brosse, qui avait acheté la baronnie d'Apremont le 3 mai 1542, avec la collaboration de Jehan le Florentin, pour lui « montrer par figure comme la rivyere de Vie pourrait porter basteaulx d'Apremont iusquez la mer ». Et la dépense évaluée à 2000 livres « sans compter les réparations qu'il faudrait faire au havre de Saint-Gilles » et sur une autre figure « ou il fauldroit coupez le sable pour ouvrir a la mer et qu'il serait cause d'entretenir le havre, Et n'y aurait plus de barre comme il y a ou se perdent beaucoup de navires ».* (20 septembre 1542).
*Mais lui aussi avait des ennuis d'argent et l'avenir de Saint-Gilles-sur-Vie fut une nouvelle fois sacrifié... Dès lors, le port de Saint-Gilles-sur-Vie ne pouvant être amélioré et la situation internationale devenant difficile, ce commerce local décline vite et le déclin semble consommé au début du XVIIe siècle où la conjoncture économique est défavorable.* »[44]




42 Un mémoire du 25 mai 1596, de Marie de Beaucaire, affirme que le port est devenu impraticable et que dix ans, plus tôt des bateaux de 60 à 100 tonneaux pouvaient entrer à Saint-Gilles-sur-Vie.

43 Faucheux M. « *Un projet séculaire demeuré sans solution : La canalisation de la Vie* » in Revue du Bas-Poitou, 1948, p. 173-279. Selon cet auteur, l'abandon de la canalisation explique que le port soit devenu, après la révolution un « simple port de pêche ». Véronique MAILLOT, *Philippe de Brion, amiral de France sous le règne de François Ier* (1492-1543), maîtrise, 2004.

44 Voir carte page 12. Marguerite Reverseau-Leipp, *op. cit.*, p. 4-64. À la fin du XVe siècle, il est question dans le chartrier d'Apremont d'un « *fort beau château ancien, sis sur une grosse rivière, deux lieues de la mer* ». [Arch de Vendée, 2J] Le château d'Apremont sur la Vie est actuellement à plus de 15 kilomètres de la côte, mais la Vie était probablement un bras de mer, vaste étier parmi les marais. À son embouchure se dressait Saint-Gilles-sur-Vie, qui figure sur les cartes du XIVe siècle. Mais entre Saint-Gilles et la mer, des alluvions abondantes se dispersèrent, fermant presque l'estuaire de la Vie et changeant son cours à plusieurs reprises. Saint-Gilles devait être, déjà au XVIe siècle, emprisonné derrière les sables, puisque Pierre Garcie ne le mentionne pas dans son routier parmi les ports accessibles aux bateaux de mer. La forteresse médiévale d'Apremont aurait été reconstruite de 1534-1542, par Philippe Chabot, ami d'enfance de Francois Ier.

## 3 - Contexte français et régional : Poitou, Bretagne, Normandie

Au milieu du xv<sup>e</sup> siècle, les Bretons profitent des difficultés que traversent les pays maritimes du nord-ouest de l'Europe et de la faiblesse de la concurrence[45]. Gênés par la guerre, par une reprise économique difficile, peut-être une flotte insuffisante[46], les Normands doivent faire appel aux Bretons sur les routes vers l'Angleterre, les Pays-Bas, le nord et la Baltique. **Pierre Garcie est à la charnière de ce renouveau exploratoire, avec son écrit de 1483 : *Le routier de la mer*.**

— Jusqu'au milieu du xve siècle

> " *Le comté de Poitou n'avait pas encore atteint au xe siècle les limites que la province du même nom occupe aujourd'hui. Il faisait partie du grand duché d'Aquitaine qui, sous la domination des ducs d'Aquitaine, alors comtes de Poitiers, allait, au milieu du xie siècle, s'étendre sur tout l'Ouest de la France, de la Loire aux Pyrénées. Devenu, après le mariage d'Aliénor d'Aquitaine avec Henri II, roi d'Angleterre en 1152, partie du domaine anglais, ce n'est qu'au milieu du xiiie siècle que, se séparant de l'Aquitaine à la suite des vicissitudes françaises de Taillebourg et Saintes, le Poitou acquit son individualité, en devenant l'apanage d'Alphonse, père de Louis IX, futur Alphonse de Poitiers. Les limites nord et sud du comté ne devaient plus alors varier au cours du Moyen Âge, ni plus tard lorsque le Poitou devint une province, et ont même subsisté de nos jours dans le découpage des départements ; elles correspondent à celles du département de la Vendée : au nord, le fond de la rade de Bourgneuf, occupé au Moyen Âge par Machecoul ; au sud la Sèvre Niortaise ; à l'est la baie de l'Aiguillon.*
> *À partir du xie siècle, avec la fin des invasions normandes, une sécurité moins précaire s'établit et la vie renaît tout au long de la côte. Sous la direction des abbayes et des prieurés, les côtes se repeuplent, l'agriculture se développe sur les terrains nouvellement gagnés ; la vie devient plus facile et, par là même, les besoins de la population s'accroissent. On pense à se procurer des denrées qu'on ne produit pas et dont on se passait jusqu'alors, le désir d'échanger réapparaît et l'Océan va être pour toute cette population côtière, le moyen de satisfaire ces besoins nouveaux, le commerce sous toutes ses formes, qu'il établisse des rapports avec des pays lointains, ou simplement avec les autres provinces françaises, ou qu'il fasse pénétrer à l'intérieur du pays par les fleuves, les denrées produites sur les côtes ou provenant d'autres régions, va constituer au Moyen Âge le revenu principal du littoral atlantique et du Bas-Poitou en particulier. Évidemment, les conditions changent du xe à la fin du xve siècle, les guerres et les rivalités entre souverains ne manqueront pas d'être néfastes au commerce, mais cependant moins qu'on pourrait le supposer. Il semble qu'une fois l'élan donné, les événements politiques ne peuvent détruire des rapports et des échanges qui sont devenus nécessités, le trafic ne sera en fait arrêté qu'aux périodes de crises les plus graves et le relèvement sera rapide.* "[47]

— Vers l'Angleterre

> " *Parmi les pays étrangers, celui qui établit avec les côtes du Poitou, les rapports les plus anciens et les plus assidus est certainement l'Angleterre. Déjà, avant les invasions normandes, les marins irlandais fréquentaient ces régions et surtout les îles de Noirmoutier et de Bouin. Plus tard, au cours du Moyen Âge, les efforts des souverains anglais pour conserver la possession de la côte Atlantique s'expliquent en grande partie par les intérêts commerciaux qu'ils y avaient. C'était une nécessité vitale pour les Anglais de venir chercher le vin et le sel du Poitou. Au cours du xve siècle, c'est dans le nord du Poitou que va se localiser le commerce anglais, sans doute à cause de l'excellent abri naturel offert aux marins par la Baie de Bourgneuf, mais surtout parce que cette région est une marche commune entre le Poitou et la Bretagne et que les ducs de Bretagne*[48] *sont tout disposés, depuis le début du siècle surtout, à accueillir favorablement les marchands anglais et leurs produits ; à la mort du duc de Bretagne Jean IV (1339–1399), en effet, sa veuve Jeanne de Navarre (1370–1437) s'était remariée aussitôt avec le roi*

45 W. Vogel, *Zur Grosse der europàischen Handelsflotten im 15, 16 und 17 Jahrhundert* (Abd. aus Forschungen und Versuche zur Geschichte des Mittelalter und der Neuzeit, festchrift Dietrich Schàfer...), léna, 1915, p. 268-333.

46 M. Mollat du Jourdin. *op. cit.*, p. 339. Elle est évaluée de 5 à 6000 tonneaux normands entre 1451 et 1475.

47 Marguerite Reverseau-Leipp, *op. cit.*, p. 7.

48 *Ducs de Bretagne :* Jean V (1399-1442) - François Ier (1442-1450) - Pierre II (1450-1458) - François II (1458-1488) - Anne de Bretagne (1488-1514).

*d'Angleterre, Henri IV, ce qui faisait rentrer le duché directement dans la sphère d'influence anglaise. Les relations entre le duché et l'Angleterre furent généralement bonnes et l'on voit au cours du siècle les sauf-conduits, les traités d'alliance et de commerce, se succéder. Mais bien que Marche Commune, la région de l'île de Bouin et toute la Baie de Bourgneuf, qui aurait dû dépendre également du comte de Poitou et des ducs de Bretagne, semble en fait relever surtout, au moins pour la politique générale, du duc de Bretagne. François II n'hésite pas à déclarer en 1466 : « La Bae qui est l'un des plus beaux havres...de notre pais*[49] *». Cette mainmise du duc de Bretagne sur toute la région au sud de la Loire s'explique du reste par les guerres civiles et étrangères qui, en déchirant le royaume de France pendant la plus grande partie du* XV*e siècle, laissèrent peu de temps, aux rois, pour pourvoir à la vie de cette petite partie du Poitou.* »[50]

— Vers la Flandre zélandaise avec le port de l'Écluse comme emblème, vers l'Allemagne et la Hanse

« *Au* XIV*e siècle, des flottes flamandes viennent dans la baie de Bourgneuf chercher du sel*[51]*. Le motif de ces lointains voyages était la recherche du sel indispensable aux peuples du Nord pour leurs salaisons de poisson. Or il fallait aller jusqu'à la Baie pour se procurer du sel sans intermédiaire; les marais salants de Bourgneuf et de Guérande marquaient en effet la limite nord extrême, à laquelle la préparation du sel pouvait se faire dans de bonnes conditions; plus au nord, l'évaporation était insuffisante, à cause de l'humidité de l'air. C'est donc d'abord une circonstance géographique qui a causé l'extension du commerce des Hanséates jusqu'à la Baie*[52]*. Sans doute d'autres produits de 1'Ouest sont-ils appréciés par les Hanséates : le vin de Poitou, les toiles à voile de Bretagne et aussi les produits venus du Sud, mais ils apparaissent comme secondaires.*
*Les ports flamands servent alors d'entrepôts pour les marchandises qui sont ensuite réexpédiées dans toutes les Flandres et vers le Nord. Mais, de plus en plus, les denrées sont apportées par des navires étrangers et le commerce prend un caractère réceptif et passif, alimenté par les flottes espagnoles, vénitiennes, bretonnes et françaises; d'autre part l'établissement de rapports directs, entre l'Ouest et l'Est par les bateaux de la Hanse, met fin à la suprématie flamande, à partir du* XIV*e siècle surtout. [...] Ils ne se contentent pas de pourvoir à leurs besoins en produits français, mais les expédient dans tout le Nord, et sont avec l'Angleterre en rapports constants. Les pays de Hollande, Zélande et Frise, sont en effet pro-anglais dans le conflit qui oppose la France et l'Angleterre.* »[53]

— Vers la Péninsule Ibérique

« *Les rapports commerciaux entre le Bas-Poitou et l'Espagne sont soumis aux mêmes fluctuations, mais sur une moins grande échelle. Les Espagnols fréquentent surtout les ports du sud de la France : Bayonne, Bordeaux, La Rochelle où se pratique la vente des laines d'Espagne*[54]*. À partir de 1342, les Espagnols abordent au Collet, au fond de la baie de Bourgneuf. Le commerce se développe peu à peu. On trouve une succession de lettres de sauf-conduits, de traités et de ruptures : en 1459, lettres de sûreté accordées par le duc aux sujets du roi du Portugal, valables 10 ans. Mais en mai 1467, à la suite des pillages commis envers les Bretons, en dépit des traités, le duc de Bretagne fait mettre la main sur tous les navires espagnols se trouvant dans ses ports*[55]*. Mesure sévère mais peu durable, supprimée dès novembre de la même année, à la suite d'un accord avec les ambassadeurs du roi d'Espagne.* »[56]

— La situation en Bretagne est très favorable vers 1475.

« *De 1449 à 1451, la reconquête de la Normandie et de la Guyenne par Charles VII ne met pas fin aux hostilités franco-anglaises qu'aggrave la renaissance de la collusion anglo-bourguignonne.*

49 Arch. de Loire-Inférieure, E 122 - E 202 - B 2, fol. 16 – B 3, fol. 81 et fol. 116.7.
50 Marguerite Reverseau-Leipp, *op. cit.*, p. 64.
51 Z. W. Sneller, *Le développement du commerce entre les Pays Bas septentrionaux et la France jusqu'au milieu du* XV*e siècle,* Revue du Nord, t. 8, 1922, p. 5-32.
52 Patrick de Villepin, *LABAYA, Noirmoutier, Yeu, Baie de Bourgneuf et côtes vendéennes, Cartes marines depuis 1313,* Éd L'Armentier, 2013.
53 Marguerite Reverseau-Leipp, *op. cit.*, p. 81.
54 M. Delafosse, *Marchands poitevins et laines d'Espagne,* in Annales. Économies, Sociétés, Civilisations, 1952, vol. 7, n° 1, p. 61-64.
55 Arch. de Loire-Inférieure, E. 202.; B. 5. fol. 69 et 146.
56 Marguerite Reverseau-Leipp, *op. cit.*, p. 88.

*L'économie reste contractée : les Normands attendent « l'impossible reprise »*[57]*. … La guerre n'a jamais totalement interrompu les échanges. Même en période de crise, les souverains, par la distribution de sauf-conduits, ont tenté de maintenir quelque trafic. [...]*

*La structure des échanges avec l'Angleterre conserve ses traits classiques. Le rôle des marins continue d'être plus important que celui des marchands. Régulièrement une partie des cargaisons amenées ou sorties sous pavillon ducal appartient à des non-Bretons. Sel, vin sont amenés par les Bretons ; draps, étain ou charbon viennent d'Angleterre ; Bordeaux, La Rochelle rivalisent pour emporter les marchés. Anglais et espagnols ont, encore, le monopole des routes du Sud. En revanche la moitié des bateaux bretons naviguent sur la ligne Bordeaux-Bristol. Vers l'Irlande voisine, ils sont fréquemment associés au cabotage qui part des ports anglais*[58]*. [...]*




*Le sel intéresse 73 % des navires bretons ; il est souvent accompagné de quelques tonneaux de vin guérandais et vannetais. [...] Pour le reste, on n'achète le fer, le vin, les toiles qu'en petites quantités, car les Anglais exportent ces marchandises*[59]*. À Poole, Exeter ou Dartmouth, les Bretons trouvent un marché de draps, en produits de qualité largement approvisionnés*[60] *et capable de couvrir presque tous leurs besoins. Dans le Cornwall, il faut faire appel à des marchandises plus variées : plomb, étain ; et quand on a obtenu les licences d'exportation nécessaires, chaux et pierres à huile, draps locaux de qualité très ordinaire, fromages, suif et peaux fournis par les troupeaux de l'arrière pays, poisson. Mais, très fréquemment, les bateaux repartent à vide. Il n'en reste pas moins que pour les Bretons le marché de l'Angleterre du sud-ouest est essentiel.*

*La capacité de transport commercial*[61] *de la flotte bretonne à la fin du siècle est élevée. En 1491-1492, le tonnage des navires qui reçoivent des sauf-conduits anglais dépasse 8000 tonneaux*[62]*. À Bordeaux en 1482-1483, la flotte bretonne acquitte 6170 livres tournois de taxes sur les vins, soit à peu près 60 % des taxes portuaires et totalise sans doute plus de 6000 tonneaux. Vers les années 1492-1495, les arrivées de sel à Nantes et à Rouen atteignent 8 à 9000 muids de Paris ou de Guérande, ceci correspondant au moins à une flotte d'un millier de tonneaux. Si l'on songe que s'y ajoutent le trafic avec la Flandre et Arnemuiden, celui avec La Rochelle, l'Espagne ou le Portugal, il ne paraît pas imprudent d'évaluer le tonnage de cette flotte bretonne, à une vingtaine de milliers de tonneaux au moins, à la fin du XV*e *siècle. Ce chiffre, trois ou quatre fois supérieur aux évaluations faites pour la marine normande, n'est pas contredit par l'activité et la présence des Bretons un peu partout : la Bretagne offre aux commerçants occidentaux des disponibilités de tonnage importantes que peut accroître encore la rotation des navires.* ”[63]

---

57 M. Mollat du Jourdin. *op. cit.*, p. 64 et sv.

58 E. M. Carus-Wilson, dans *Studies*..., p. 191-201.

59 Ainsi Roger Keyes, chantre de la cathédrale d'Exeter, du 2 novembre 1474 au printemps 1475, charge sur une pinasse de Topsham, à destination de la Bretagne, en deux voyages successifs, des tissus de laine et en importe des toiles de *crées* et du vin. Le même trafic reprend à partir du 25 juin 1475 sur le *Thomas* de Taunton qui, jusqu'en septembre, fait deux fois le trajet aller et retour vers la Bretagne. En septembre, Roger Keyes avec trois *comercatores* affrète la *Mary Flowre* de Topsham et abandonnant le marché breton gagne sur lest, l'Irlande, en revient avec des harengs, puis gagne Bordeaux et y charge 20 tonneaux de vin (P.R.O., E 159/253, 16 Éd. IV, Mich. 36 et sq.).

60 E.-M. Carus-Wilson. *The expansion of Exeter at the close of the middle ages Exeter,* 1963, p. 22-25.

61 Henri Touchard, *op. cit.*, p. 322 et sv.

62 Archives de Londres - PRO G 76/175 : 2000 tonneaux sont consacrés exclusivement à des transports de marchandises bretonnes, le reste inclut en outre des vins de Gascogne pour lesquels, cette année-là, de nombreuses autorisations sont accordées, un seul sauf-conduit pour 50 tonneaux autorise le pastel de Toulouse.

63 Henri Touchard, *op. cit.*, p. 226 et sv.

## 4 - Contexte européen : Europe

Du XVe au XVIe siècle, un triple théâtre maritime[64] ne cessait de s'animer au large des côtes européennes et océaniques :

— Il y eut le théâtre maritime nordique important au XVe au XVIe siècle, grandement oublié, visant, à partir des côtes de France et principalement de Saint-Malo, l'Écosse et l'Irlande. Il s'agit des interventions françaises contre la couronne d'Angleterre, avec de nombreuses expéditions destinées à soutenir l'indépendance de ces deux pays.

— Un second théâtre maritime, avec le Golfe de Gênes et la Baie de Naples, préoccupa tout autant nos rois.

— Le temps de la Renaissance française[65] fut celui d'un troisième théâtre maritime à caractère, cette fois, océanique et planétaire. Grâce à la navigation par l'astronomie, ayant fait des progrès considérables, des voyages hauturiers sont engagés. Et l'on peut bien faire de ce troisième théâtre, le panneau central du triptyque en raison de la puissance politique qu'il permit et de la pérennité qu'il affirma au cours des siècles.

> « *L'attention des rois européens se fixa sur la possibilité qui s'offrait de combattre, aussi bien sur mer que sur terre, la puissance formidable de l'Empire de Charles-Quint, dès lors que l'Espagne tirait des richesses fabuleuses de cette nouvelle région outre-mer. [...] Revenons aux Grandes Découvertes, car tout est parti de là, avec les Portugais sur la côte occidentale d'Afrique, lancés par l'admirable Henri le Navigateur. L'arrivée aux Indes Orientales produisit en quelques années le détournement de la route millénaire des épices au profit de Lisbonne. Dès 1505, la puissance vénitienne se trouva asséchée, la Méditerranée mercantile dévalorisée. De quoi faire réfléchir, malgré leurs problèmes continentaux, Louis XII et François Ier.*
>
> *Dire que la mer est totalement absente de l'enseignement de base des souverains français, relatif à cette époque serait une contrevérité, car il est vrai que sont cités les noms de Jacques Cartier, des frères Parmentier, de Jean Ango, dit le vicomte de Dieppe, armateur audacieux et fastueux; Jean Ango l'Ancien établi à Dieppe en 1464 et son fils Jean II poussèrent leurs expéditions aux Indes Orientales. Dans le panier de l'oubli se morfondent chez nous, pêle-mêle, Paulmier de Gonneville qui revenait du Brésil en 1505, le Dieppois Thomas Aubert avec sa célèbre fête indienne du 21 septembre 1509 dans les rues de Rouen où défilèrent sept Indiens ramenés des abords du Saint-Laurent lors de son voyage sur la Pensée, les Verrazano, l'abbé Pierre Descelliers « Père de l'hydrographie », Villegagnon avec l'établissement éphémère de la France en Baie de Rio de Janeiro et en Antarctique, Jean Rigault en Floride, et l'action de l'amiral de Coligny que l'on ne connaît le plus souvent que par son assassinat la nuit de la Saint-Barthélemy, sans compter les anonymes Bretons, Normands, Basques, qui pêchaient, en concurrence avec les Portugais, sur les bancs de la côte, des bacalaos, les morues de Terre-Neuve. La liste serait longue et sûrement incomplète. Ne retenons que les figures de proue d'une action exemplaire : François Ier, Jean Ango avec l'École de Dieppe[66], et le florentin Giovanni da Verrazano, instrument de la manifestation française dans le monde de la découverte par sa prise de position non équivoque, base incontestable d'action pour un retour à la liberté du trafic maritime.*
>
> *En effet, en dépit du secret que les Cours d'Espagne et de Portugal s'efforçaient de maintenir, l'imperméabilité des frontières aux découvertes et aux sciences de la navigation n'était qu'un mot. Capitaines, pilotes, cartographes et cosmographes, mathématiciens et astronomes étaient nombreux qui écoutaient les propositions des rois de France et d'Angleterre, ou simplement s'expatriaient de leur propre initiative dans l'espoir de tirer hors de leur patrie un meilleur bénéfice de leur pratique et de leur savoir. Certains étaient « rachetés » par leur roi après pardon d'une fugue, ou pire, d'actes de piraterie ou de course contre leurs compatriotes. Il y eut en France, des Espagnols et surtout des Portugais, ainsi*

64 Maurice de BROSSARD, *La France de la Renaissance et ses rois face aux problèmes océaniques,* Revista da Universidade de Coimbra, vol. XXXII, Coimbra, 1986, p. 299.

65 Voir la chronologie succincte page 463.

66 L'École de Dieppe rassemble Pierre Descelliers, prêtre à Arques, 1er professeur connu d'hydrographie ; l'Abbé Guillaume Denys de Honfleur ; Jacques le Cordier, Bretas, Pressot, Nicolas Corruble, le Testa, de Vau, le Père Fournier (1595-1652) aumônier de la Marine Royale, professeur de Mathématiques à Caen. La première édition de son Hydrographie est de 1643.

*que de nombreux Italiens, depuis longtemps employés comme capitaines des galères royales, mais depuis une vingtaine d'années, des pilotes des océans, fervents des découvertes. [...] L'activité des capitaines de « voler » les étrangers était étroitement surveillée par nombre d'espions qui « marquaient » les transfuges les plus réputés. Ainsi fut-il de Jean Fonteneau, dit Alphonse de Saintonge ou inversement, qui avait pris La Rochelle pour port d'attache. C'était un grand coureur des mers, corsaire à l'occasion. On a de lui une cosmographie et des « Voyages aventureux » fort intéressants, qu'il avait dédiés à François Ier quelques années avant qu'un navigateur réputé, français celui-là, Antoine de Conflans, capitaine de guerre plus que savant, eût adressé au même monarque un mémoire intitulé « les faictz de navigaige ». Le courant des écrits maritimes présentés au roi marque bien l'intérêt qu'il y portait.* ”[67]

— Le départ des grandes expéditions va donner une nouvelle dimension à la politique maritime de l'Europe. Cette expansion va, logiquement, entraîner l'émergence, au XVIe siècle, d'une pensée navale structurée, dans plusieurs pays d'Europe. Les écrits du XVe et XVIe siècles ne surgissent pas du néant. Le Moyen Âge n'avait pas abandonné toute conscience maritime, mais la réflexion navale ne s'éveillait ici et là que de manière très embryonnaire[68].

— Pierre Garcie participe à cette prise de conscience, avec son manuscrit de 1483, *le routier de la mer,* qui sera imprimé jusqu'en 1643. Et c'est après sa mort que son filleul, Pierre Ymbert, publie à Poitiers, en 1520, *le grant routtier*. Celui-ci présente, pour la première fois, le résultat des travaux scientifiques portugais sur le calcul de la latitude. Cette jeune science était très protégée au Portugal et en Espagne. Il est possible que ce soit ce filleul qui reçut les manuscrits de Pierre Garcie. Il aura dû attendre une période moins dangereuse, vers 1520, pour publier à Poitiers ces informations scientifiques : *le Règlement d'Évora* ou *le Règlement de l'astrolabe*. Le calcul de la latitude par l'Étoile polaire et le Soleil est né chez les Chinois. Il fut transmis par les arabes à des savants juifs espagnols. Suite à la désastreuse vague meurtrière de l'Inquisition dans ce pays, le Portugal sut créer les conditions favorables pour accueillir ces savants et les soutenir dans leurs recherches scientifiques sur l'astronomie, à Coimbra et à Évora. Il est vraisemblable que le père de Pierre Garcie lui ait transmis *le Règlement d'Évora.* Mais celui-ci ne pouvait être publié en raison des lois portugaises, garantissant le secret de cette science, le *sigillo* portugais, le secret-défense de l'époque. C'est, sans doute, pour cette raison que le roi François Ier (1515-1547) accorde un « *Privilège* » d'impression pour trois ans, à l'imprimeur-libraire poitevin, Enguilbert de Marnef. Cet écrit de 1520, que nous pouvons qualifier « d'espionnage industriel » est ainsi placé sous protection royale et peut être considéré comme le premier texte, en France, sur la navigation par astronomie. Il fut édité et imprimé pendant 150 ans.

— Nous pouvons supposer que c'est soit Antoine de Conflans qui parla de Pierre Garcie à François Ier, soit Philippe Chabot, ami d'enfance du roi et seigneur d'Apremont, suzerain de Saint-Gilles-Sur-Vie. Pierre Garcie obtint ainsi, certainement après sa mort en 1502, le titre de :

“ *l'ung des experimentez maistre des navires qui sont au jourduy, et le plus congnoissant en navigaige*. ”[69]

67 Maurice de Brossard, *op. cit.,* p. 299-338.

68 Hervé Coutau-Bégarie, *L'émergence d'une pensée navale en Europe au XVIe siècle et au début du XVIIe siècle*, L'évolution de la pensée navale, t. IV, Paris, 1994.

69 *Le grant routtier*, 1520, p. 197 : *Privilège* accordé à l'imprimeur Enguilbert Ier de Marnef par François Ier.



***Antoine de CONFLANS*** *(148* – 1546) est le fils puîné de Jean III de Conflans. Il participe aux différentes guerres maritimes de Louis XII ; en 1501, il est patron d'un brigantin et suit la flotte combinée française-génoise-vénitienne qui attaque l'île de Mételin ; en 1503, il réunit neuf voiles à vent et vogue vers le Port Hercule pour libérer des marins français. Après de furieux combats, il entre avec succès à Gaëte. Il est commandant des barques* Rosé, La Bethune, La Moricet, *à la bataille navale franco-anglaise du 10 août 1512. Il devient un conseiller remarqué avec le traité de navigation, encyclopédie de marine, qu'il écrit à l'intention de François 1er : « les faiz de la marine et navigaiges » (1516). Il reçoit ainsi, de ce dernier, la mission de préparer une expédition de découverte vers les Îles d'Amérique. Entre temps, il prend le commandement de* La Dauphine *dans l'escadre du vice-amiral de Lartigue qui portait les troupes du duc d'Albany au secours des Ecossais révoltés contre Henri VIII (14 mars 1522). Le vice-amiral Lartigue est accompagné de l'amiral Philippe Chabot, seigneur d'Apremont dont dépend la châtellenie de Saint-Gilles-sur-Vie.*



ROUEN : *Le Livre des Fontaines* par Jacques Lelieur, 1525 © Collection de la Bibliothèque municipale de Rouen, Ms g 3-5.

*Philippe Chabot est né en 1496. Pierre Garcie décède en 1502. Se sont-ils rencontrés ? Sans doute non, mais il est vraisemblable que Philippe Chabot ait parlé du* routier de la mer *au roi François Ier, son ami d'enfance, ou à Antoine de Conflans. Ce dernier préparait son périple océanique et cherchait tous documents marins susceptibles de l'aider. Dès la fin de 1523, une expédition de quatre nefs d'environ cent tonneaux, dont* La Dauphine*, navire amiral commandé par Antoine de Conflans, part du port de Rouen. Elle navigue sous la direction du pilote italien Giovanni Verrazzano, et elle complète ainsi la connaissance de l'Amérique du Nord en reliant la Floride à l'actuelle Nouvelle-Écosse. Elle fera flotter la bannière fleurdelisée sur la côte de la baie qu'Antoine de Conflans baptisera Angoulème en hommage à François Ier, comte d'Angoulême. Ici s'élève maintenant la ville de New York. Le succès de ce voyage manifestera à la face du monde une sorte de déclaration de possession par les noms portés sur la carte. Il y a maintenant un vaste territoire nommé* Francescane *et* Nova-Gallia*, Nouvelle-France.*

*[Julien (Ch.-A.), Herval (R.) et Beauchesne (Th.), Les Français en Amérique pendant la première moitié du XVIe siècle, PUF, Paris 1946.)]*

# CHAPITRE II - Les livres

## I - Sur l'ouvrage primitif (1483) de Pierre Garcie dit Ferrande

Dans l'imprimé du Grant Routtier de 1520, Pierre Garcie termine ainsi son ouvrage :

> « *Adieu. a sainct gille. le dernier jour du moys de may. L'an de l'incarnation jesuchrist. Mil quattre cens. quatre vingts. et Trois.* » [31 mai 1483] (p. 3, 1520)

Le manuscrit primitif de Pierre Garcie n'a pas été retrouvé, mais il est possible de le recomposer à partir d'une concordance des deux premiers textes[70] connus. Le premier est celui de 1502, imprimé par Jacques Le Forestier à Rouen. Le second est celui de 1520, imprimé par Enguilbert Ier de Marnef, à Poitiers.
La concordance entre ces deux textes montre que toutes les pages de 1502 se retrouvent dans le texte de 1520[71]. Il n'existe pas d'impressions connues entre 1502 et 1520.

**Pourquoi cette absence d'édition pendant vingt ans ?**

C'est une période difficile au niveau international qui rend le commerce aléatoire. Henri VIII (1509-1512) succède à son père Henri VII au trône d'Angleterre, pays de Galles et Irlande. Il s'applique à créer une flotte qui sera l'embryon et la première expression de la puissance navale anglaise. La mer devient un enjeu stratégique. D'une part les Anglais désorganisent les routes commerciales et sèment la terreur ; d'autre part, les campagnes militaires françaises, en Italie, ont fini par liguer contre la France une partie de l'Europe. Sur les côtes bretonnes, la célèbre bataille navale du 10 août 1512 se terminera par une écrasante victoire anglaise, avec la perte mythique du *Régent* et de la *Cordelière* qui explosent ensemble, entraînant la mort de 580 marins anglais et près de 1000 marins français. En 1518, le traité de Londres, signé par les quatre grandes puissances que sont la France, le Saint-Empire romain germanique, l'Espagne et l'Angleterre, apportera une accalmie.

### — L'imprimé de 1502 : *Le routier de la mer*

Cet ouvrage de 64 pages est attribué à Pierre Garcie. Il est articulé en une suite logique des descriptions de côtes de cinq pays (France, Angleterre, Espagne, Irlande et Portugal), qui seront les bases structurelles des futurs « Pilotes côtiers » actuels. Chaque Pilote côtier, (*Manche Nord France* ; *Manche Sud Angleterre* ; *Ouest France* ; *Nord Espagne* ; *Portugal au Nil*)[72] est divisé en sous-sections (*marées, comput, routes, navigation en droiture, navigation au cabotage, ports et dangers*). Pierre Garcie a écrit cet ouvrage dans un ordre logique.
À chaque escale, le capitaine fait le point et le pôle Nord est repéré. Le *routier de la mer* est fait pour être lu par le capitaine, ou lu au capitaine, soir après soir, à l'escale. L'écrit du routier est tel qu'il permet la mémorisation des indications de route du lendemain.

### — L'imprimé de 1520 : *Le grant routtier*

Le texte de 1520 est de Pierre Garcie. Celui de 1502 de 64 pages se retrouve intégralement dans le texte de 1520 de 200 pages. Des paragraphes supplémentaires ont été rajoutés. D'autres redoublent parfois le texte ou le complètent avec une autre formulation. On le constate pour l'Espagne, f° 39r - pp. 77 à 79 ; Cherbourg, f° 79v - pp. 158 à 162 ; La Loire, f° 63r - p. 125 et suiv. ; Bourgneuf-en-Retz, f° 70r - pp. 139 à 140 ; Les Glénan, f° 76r - pp. 151 et 152 ; Bénodet, f° 77r - pp. 153 et 154, 156 et 157 etc. Parfois les rajouts sont mal positionnés dans la suite des paragraphes. Cela implique qu'en 1520 le lecteur est amené à une lecture de pages qui ne se suivent pas toujours. Nous pouvons supposer que l'imprimeur n'avait pas la logique et la connaissance maritime

70 Voir Annexe I - Concordance, page 351. Voir page 356, l'augmentation des pages entre chaque édition et une approche critique.

71 Les textes sont pratiquement identiques, confirmant ce qu'Auguste Pawlowski avait avancé, avec des nuances sur ses conclusions : « *Le Routier de 1502 comprend vingt-deux chapitres; sur ce nombre, il y en a huit qui ont été reproduits textuellement ou presque dans le Grand Routier de Garcie. Six autres y sont également, mais avec modifications plus ou moins grandes, et parfois avec des amplifications. Huit chapitres ne sont point représentés dans le Grand Routier.* » A. Pawlowski, *op. cit.*, p. 135 à 173

72 Pour la compréhension du texte de Pierre Garcie, j'ai introduit des titres en commençant par l'expression Pilote Côtier. Voir page 7.

des côtes. Du fait de l'absence de l'auteur, certainement décédé, il a tenté d'assembler le tout en mêlant les pages de Pierre Garcie à celles d'autres sources. L'imprimeur avoue ainsi son embarras : « *voici sur des choses redites et à se souvenir, avec démonstration très nécessaire pour connaître plusieurs routes.* » (f° 38v p. 76, 1520)
Une quarantaine de pages sur l'Espagne est signée *Pierre Ferrande*[73], alors qu'il est fort probable que ces pages soient celles de *Jean Ferrande*, son père. Un filleul, Pierre Ymbert, est mentionné. L'ouvrage s'adresse à lui sous forme filiale[74], par le tutoiement. Dans le texte de 1502, seul le vouvoiement est utilisé et l'ouvrage s'adresse à tout *compaignon marinier*.
Ce document de 1520 présente 59 dessins d'amers, de précieuses marques dessinées qui donnent à cet ouvrage une grande valeur pour tous les marins, lettrés ou non.

**— Un manuscrit vers 1490 : *Cest le routtier***

> « *ANTHOINE DE CONFLANS, acteur des autres livres en ce present volume contenuz, pour aucunement leurs esperitz soullaiger, cestuy present lunaire, translate de castillain en francoys. [...] Yceluy en forme faict rediger par Me JEHAN SALMON, clerc en la Chancellerie de France, commancant le premier jour de janvier 1522.* » (p. 104, 1522)

Auguste Pawlowski[75], en 1900, parle d'un autre texte qui pourrait être attribué à Pierre Garcie. Il évoque les manuscrits, collectés par Antoine de Conflans, regroupés dans un ouvrage de 130 pages, en 1522. Nous pouvons y distinguer trois sources :

- La première partie (81 pages) de ce manuscrit, conservé à la Bibliothèque nationale de Paris, est en tout point semblable à l'imprimé de 1502 (de 64 pages). Les têtes de chapitre sont similaires, l'ordre des pages identique. En 1502, sont ajoutées 5 pages sur l'*Irlande*, 1 page sur la *lune*, 1 page sur les *vents* et 2 pages d'un *poème satirique* d'Olivier Maillart. Cette première partie, v. 1490, peut être attribuée au manuscrit original (1483/1484) de Pierre Garcie ;
- Le texte d'un *Calendrier de Lune pour 1522*, la *Règle pour prendre la hauteur du Soleil*, (page 82 à 106) ;
- Un *dataire de Lunaison* de 1522 à 1550, (page 107 à 130).

Nous pouvons supposer que le manuscrit de 1522, *Cest le routtier*, est une copie d'un texte antérieur, détenu par Antoine de Conflans. En 1516, celui-ci offre son traité de navigation à François I[er], qui lui confie l'expédition vers les Îles d'Amérique, avec l'italien Verrazzano. À Rouen, Antoine de Conflans collectait les documents nautiques de son époque. Il devait chercher tous documents marins susceptibles de l'aider pour cette navigation océanique. S'il avait possédé l'impression rouennaise de 1502, il l'aurait fait recopier dans son ouvrage de 1522. Or l'étude sur la concordance, page 351, montre des détails ou phrases absentes qui laissent à penser que le texte de 1522 est antérieur à celui de 1502. Nous pouvons admettre qu'il a recueilli un document plus ancien que celui de 1502, soit celui de 1483 ou 1484, ou 1487. Ce dernier est signalé sur la page de titre de l'impression de 1523 de Jehan Bruges de Rouen[76] : il est écrit à la plume, ~~*1487 a Caen*~~, expression biffée. Le document d'origine pourrait se situer entre 1487 et 1502, nous retenons ainsi la date « *v. 1490* ». Antoine de Conflans découvre en 1524 la baie de New-York et fonde le port « *Angoulème* ».

**— Nous avons donc trois documents originaux :**

- celui de « v. 1490 » : *Cest le routtier* ;
- celui de 1502 : *Le routier de la mer* ;
- celui de 1520 : *Le grant routtier.*

Tous ces documents ont même source et même auteur, Pierre Garcie dit Ferrande.

Les imprimés qui suivront jusqu'en 1643 seront tous identiques à celui de 1520. L'ouvrage passera de 200 pages à 156 pages. La différence tient à une écriture gothique latine dès 1523 et à des lignes avec plus de signes à partir des pages 70.

73 *Le grant routtier,* 1520, p. 77. Les pages de Pierre Ferrande sur l'Espagne sont de 40 à 80.
74 Voir page 15.
75 A. Pawlowski, *op. cit.*, p. 154.
76 Voir le fac-similé de la page de titre de 1523, plus loin dans ce chapitre, page 33.

## 2 - Chronologie des publications du *grant routtier* et lieux de dépôt

Avant de présenter *Cest le routtier* (« v. 1490 »), *Le routier de la mer* (1502) et *Le grant routtier* (1520), nous vous convions à un inventaire[77] hypothétique des ouvrages connus, découverts et inventoriés dans des bibliothèques publiques et privées à travers le monde. Ainsi nous aurons la liste des imprimeurs français qui ont pris le risque d'imprimer cet ouvrage, profane et maritime, avec une estimation de 40 000 livres réalisés sur 150 ans.

À ce jour,

— **65 livres se trouvent dans des bibliothèques publiques et privées,**
- dont 54 livres en français et 1 manuscrit ;
- 11 livres en anglais.

Il existerait quelques ouvrages dans d'autres collections privées. Auguste Pawlowski parle de 5 exemplaires si l'on s'en réfère à certains catalogues, mais sans donner le lieu ni la preuve de leur existence.

— **Ces livres se répartissent en 42 impressions qui s'étalent de 1502 à 1662**,
- 34 impressions en France de 1502 à 1662 ;
- 8 impressions en Angleterre de 1528 à 1573.

Chaque impression réalise entre 600 et 1500 ouvrages. Nous pouvons estimer la réalisation éditoriale connue du *grant routtier* à 50 000 livres.

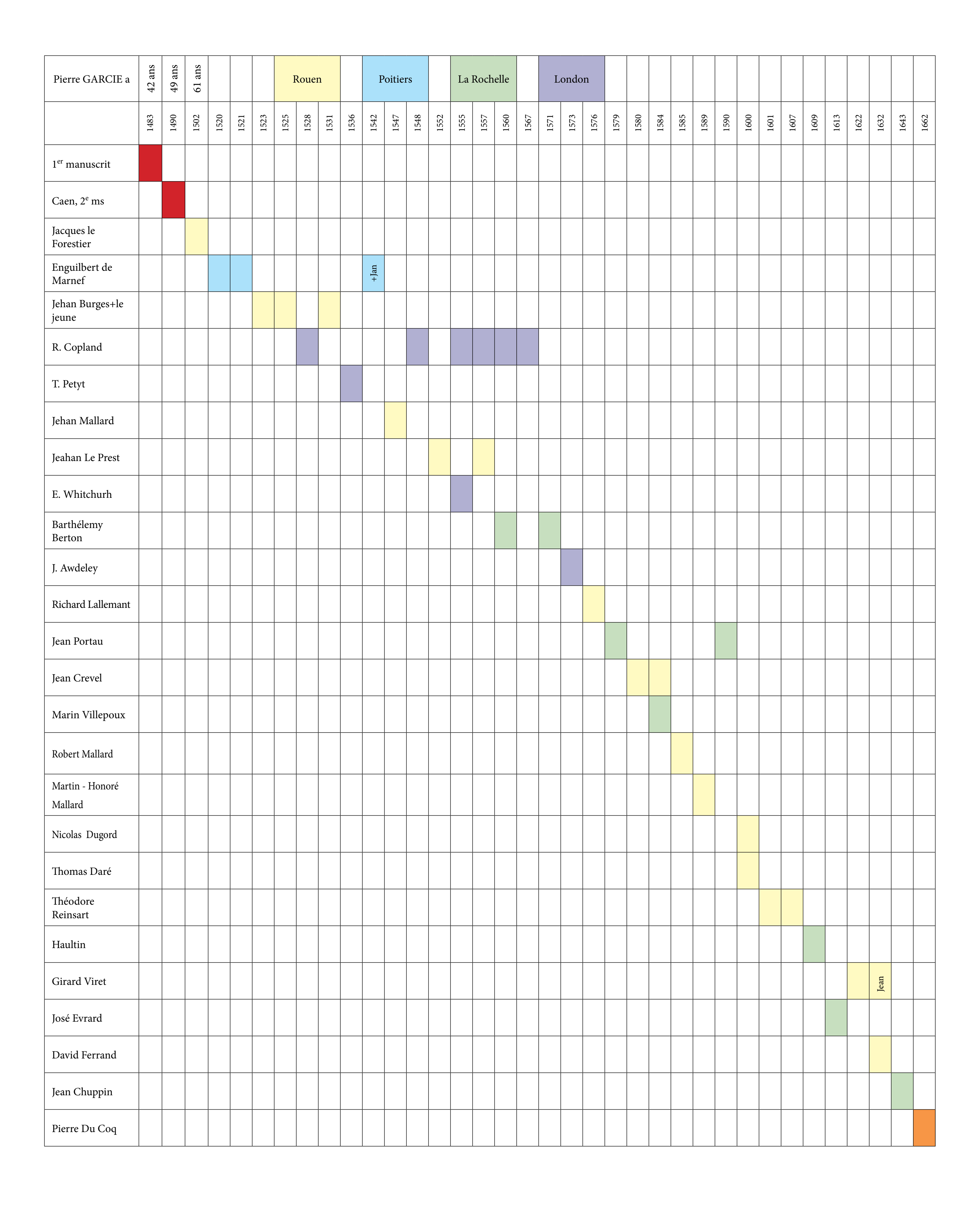
— Parmi les 54 livres, en français :
- 34 en France ;
- 10 en Angleterre ;
- 5 en Amérique ;
- 3 en Allemagne ;
- 1 en Espagne ;
- 1 en Pays-Bas.

— Parmi les 11 livres, en anglais :
- 8 en Angleterre ;
- 2 en Amérique ;
- 1 en Pays-Bas.

**En France, les impressions ont été réalisées dans trois villes :**
- Rouen, de 1502 à 1632, 15 imprimeurs pour 20 éditions ;
- Poitiers, de 1520 à 1542, 1 imprimeur pour 4 éditions ;
- La Rochelle, de 1560 à 1643, 7 imprimeurs pour 9 éditions ;
- Bordeaux, en 1662, 1 imprimeur pour 1 édition.

77 Cet inventaire s'appuie sur une recherche par Internet et sur les travaux de deux auteurs : I - les travaux d'Auguste Pawlowski, *Les plus anciens hydrographes français (xv^e^ et xvi^e^ siècles) : Pierre Garcie dit Ferrande et ses imitateurs*, in Bulletin de Géographie Historique et Descriptive, Ernest Leroux, Paris, 1900, p. 135 à 173. - II - les travaux de David Watkin Waters, *The rutters of the sea : the sailing directions of Pierre Garcie : a study of the first english and french printed sailing directions*, New Haven, London, Yale University Press, 1967. - III - La liste, donnée par ces auteurs, a été complétée par des recherches sur Internet. Tous ces ouvrages sont référencés dans des bibliothèques publiques et privées, il est vraisemblable que d'autres ouvrages se trouvent dans des bibliothèques privées.

## Chronologie des imprimés



| Pierre GARCIE a | 42 ans | 49 ans | 61 ans | | | | Rouen | | | | Poitiers | | | | La Rochelle | | | | London | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1483 | 1490 | 1502 | 1520 | 1521 | 1523 | 1525 | 1528 | 1531 | 1536 | 1542 | 1547 | 1548 | 1552 | 1555 | 1557 | 1560 | 1567 | 1571 | 1573 | 1576 | 1579 | 1580 | 1584 | 1585 | 1589 | 1590 | 1600 | 1601 | 1607 | 1609 | 1613 | 1622 | 1632 | 1643 | 1662 |
| 1[er] manuscrit | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Caen, 2[e] ms | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jacques le Forestier | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Enguilbert de Marnef | | | | | | | | | | | +Jan | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jehan Burges+le jeune | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R. Copland | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| T. Petyt | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jehan Mallard | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jeahan Le Prest | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| E. Whitchurh | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Barthélemy Berton | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| J. Awdeley | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Richard Lallemant | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jean Portau | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jean Crevel | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Marin Villepoux | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Robert Mallard | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Martin - Honoré Mallard | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nicolas Dugord | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Thomas Daré | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Théodore Reinsart | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Haultin | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Girard Viret | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Jean | | |
| José Evrard | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| David Ferrand | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jean Chuppin | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pierre Du Coq | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |



**1490**

| | |
|---|---|
| **Titre :** | **Cest le routtier** |
| | *Cest le routtier et iu‖gement des cours et marees ‖ deppartement du soleil et de ‖ la lune / montans et baissans tous les ‖ moys de lan / ... Et la distance et longueur dūg ‖ porc a autre. Et comme ilz gisent ou ‖ nort / ou suest / ou oest / ou autrement.* |
| **Auteur :** | [preuves à apporter mais manifestes] : GARCIE, Pierre |
| **Imprimeur :** | manuscrit, recopie d'un texte ancien, voir la date de 1487, sur l'imprimé de Burges de 1521. |
| **Année :** | supposée : vers 1490 |
| **Type :** | manuscrit |
| **Feuillets :** | 66 ; **pages** : 132 |
| **Format :** | écriture goth |
| **Source :** | Bibliothèque nationale Française, Paris |
| **Cote :** | Français 1748 |
| **Copie numérique :** | *http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/btv1b90072502* |
| **Commentaire :** | ce manuscrit porte le nom d'Antoine de CONFLANS (1522), feuillet 53. Il faisait partie de la bibliothèque colbertine : *Colbert 4144 Eegius 76952*. L'édition de 1502 : *Le routier de la mer*, imprimé par Jacques le Forestier reprend assez fidèlement le contenu de ce manuscrit. |



**1502**

| | |
|---|---|
| **Titre :** | **Le routier de la mer** |
| | Le routier de la mer ‖ iusques au fleuve de Iourdain. Nouvellement ‖ imprime a Rouen. |
| **Auteur :** | auteur certainement : GARCIE, Pierre |
| **Imprimeur :** | Jacques LE FORESTIER (1494-1510), Rouen |
| **Année :** | 1502 |
| **Type :** | monographie imprimée, non chiffrée |
| **Feuillets :** | 32 ; **pages** : 64 |
| **Format :** | in-8°, car. goth |
| **Source :** | Bibliothèque nationale Française -Tolbiac, Paris |
| **Cote :** | RES- Z- 2747 |
| **Copie numérique :** | *http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb33592639p* |
| **Commentaire :** | premier document imprimé connu. 2 gravures : page de titre et dernière page, la Crucifixion. |



**1520**

| | |
|---|---|
| **Titre :** | **Le grant routtier** |
| | Le grant routtier et pillo‖ ‖ tage et enseignement pour encrer tant es ports/havres/que ‖ aultres lieux de la mer/fait par Pierre garcie dit Ferrande. ‖ tāt des parties de France.Bretaigne.Engleterre.Espaigne ‖ Flandres. et haultes Alemaignes... ‖ Et sont a vendre a Poictiers. Au Pellican. ‖ Cum Priuilegio. |
| **Auteur :** | GARCIE, Pierre |
| **Imprimeur :** | MARNEF Enguilbert Ier de, (1517-1529), Poitiers |
| **Année :** | 1520 |
| **Type :** | monographie imprimée, non chiffrée |
| **Feuillets :** | 100 ; **pages** : 200 |
| **Format :** | in-4° ; 19 cm ; car. goth |
| **Signature** : | []² A-M8 []² A - J8 ; figures sur bois |
| **Source :** | Bibliothèque Pierre-Moinot, Niort |
| **Cote :** | RES P161E/ catalogue : ScA2951 |
| **Copie numérique :** | *http://cantalogue.agglo-niort.fr* |
| **Commentaire :** | avec *Privilège* du roi François Ier, 27 août 1520 à 1523, page 197. Figures sur bois : 62 dont 59 dessins d'amers. |

**Titre :** **Le grant routtier**
Le grant routtier et Pyllo// || tage et encrage de la mer.de Pierre gar// || cie.dit ferrande. ... || Et sont a vendre a Poictiers. || Au Pellican.



**Auteur :** GARCIE, Pierre
**Imprimeur :** MARNEF Enguilbert Ier, de (1517-1529), Poitiers
**Année :** 1521
**Type :** monographie imprimée, non chiffrée
**Feuillets :** 98 ; **pages** : 196
**Format :** in-4° ; 19 cm ; car. goth

**Source (1):** Bibliothèque nationale Française, Paris
**Cote :** Microfilm 35 mm ; NUMM-54143
**Copie numérique :** *https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k54143h?rk=107296;4*
**Commentaire :** identique à celui de 1520 ; sauf page de garde, figure différente ; absence du Privilège et certaines pages ont une ligne en bas, décalée à la page suivante.

**Source (2) :** Yale, University Library (US)
**Cote :** Taylor 54
**Relation :** *http://hdl.handle.net/10079/bibid/3285653*

**1521**

---

**Titre :** **Le grant routier**
Le grant routier et || pilotage et enseignement pour An// || crer/ tant es Portz/ Haures/que au// || tres lieux de la mer. Faict par Pierre || gracie dit Ferrande... On en trouvera chez Jehā burges demourāt pres le moulī s.ouen.



**Auteur :** GARCIE, Pierre ; écrit [GRACIE]
**Imprimeur :** BURGES Jehan (1501-1536), Rouen
**Année :** ca 1521 ; Année supposée : 1523 [suivant A. PAWLOWSKI]
**Type :** monographie imprimée, non chiffrée
**Feuillets :** 78 ; **pages** : 152
**Format :** in-4° ; car. goth
**Signature :** *A - S4 ; T de 6 feuillets, manque T1, T2, T5, T6 ; figures sur bois*

**Source :** Bibliothèque Sainte-Geneviève, Paris
**Cote :** 4 V 525 INV 1237 RES
**Relation :** *http://bsg-catalogue.univ-paris1.fr*
**Commentaire :** Une annotation, au bas du titre, à l'encre : *1487 a Caen*. Cette date a été biffée et remplacée par celle de *1525*, barrée à son tour. Le texte, *imprime a Caen*, est répétée aux pages 3 et 4.

**1521**

---

**Titre :** **Le grant routier**
Le grant routier & pilota// || ge & enseignemēt pour an || crer tant es portz/haures || q̄ autres lieux de la mer/fait par || Pierre gracie dit Ferrāde... On en trouvera a rouen chez Jehā burges le || ieune/demourant prez le moulin saintOuen.



**Auteur :** GARCIE, Pierre ; écrit [GRACIE]
**Imprimeur :** BURGES Jehan le jeune (1522-1536), Rouen
**Année :** 1525
**Type :** monographie imprimée, non chiffrée
**Feuillets :** 79 ; **pages** : 156
**Format :** in-4° ; 19 cm ; car. goth

**Source (1) :** N.Y. Public Library (US)
**Cote :** Schwarzman Building-Rm 328 ; *KB 1525
**Relation :** *http://catalog.nypl.org/record=b14336826~S1*

**Source (2) :** Bibliothèque nationale Française - Tolbiac, Paris
**Cote :** SMITH LESOUEF R- 198
**Relation :** *http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb365790956/PUBLIC*

**1525**

**Titre :** **Le grant routier**
Le grant routier & pilota// || ge & enseignemẽt pour an || crer ... On en trouvera a rouen chez Jehã burges le || ieune/demourant prez le moulin saint Ouen.

**Auteur :** GARCIE, Pierre ; écrit [GRACIE]
**Imprimeur :** BURGES Jehan (le Jeune) (1522-1536), Rouen
**Année :** 1531
**Type :** monographie imprimée, non chiffrée
**Feuillets :** 78 ; **pages** : 156 **Format :** in-4° ; car. goth
**Signature** : A - S4, T de 6 feuillets, figures sur bois

**Source (1) :** Bibliothèque municipale, Cherbourg
**Cote :** 2500 in 4 / Rés.I.6.14 [In]
**Relation :** *https ://bibliotheque.cherbourg-octeville.fr/*

**Source (2) :** Bibliothèque nationale Française - Tolbiac, Paris
**Cote :** RES P- V- 128
**Relation :** *http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb305310750*
**Source (3) :** Bibliothèque nationale Française - Arsenal, Paris
**Cote :** 4-S-3426
**Relation :** *https://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb39315808h*

**Source (4) :** British Library, Londres
**Cote :** C.97.bb.23 // BLL01001363806
**Relation :** *http://explore.bl.uk*

**1531**

---

---

**Titre :** **Le grand routtier**
Le grand routtier || Pillotage/ Encrage de mer. ... Compose par Pierre Garcie/dict Ferran// || de.... On les vend a Poictiers/a lenseigne || du Pelican. || M.D.XLII.



**Auteur :** GARCIE, Pierre
**Imprimeur :** MARNEF frères Jehan et Enguilbert de, (1529-1568), Poitiers
**Année :** 1542
**Type :** monographie imprimée, non chiffrée
**Feuillets :** 112 ; **pages** : 224 **Format :** in-4° ; 19 cm ; car. goth
**Signature :** A-O8, P de 4 feuillets, figures sur bois

**Source (1) :** Bibliothèque nationale Française - Tolbiac, Paris
**Cote :** RES- V- 1674
**Relation :** *http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb30480526s/PUBLIC*
**Commentaire :** identique à celui de 1520

**Source (2) :** National Maritime Museum, Greenwich
**Cote :** L1953-0273 : PBE2632
**Relation :** *http://librarycatalogue.rmg.co.uk*

**1542**

---

---

**Titre :** **Le grant Routtier**
Le grand Routtier, Pillo- || tage, & Encrage de Mer. || ... Compose par Pierre Garcie, dict Ferrande.... par Ian de Marnef.


Le grant Routtier, Pillo-
tage, & Encrage de Mer.

**Auteur :** GARCIE, Pierre
**Imprimeur :** MARNEF Ian de, (1528-1568), Poitiers
**Année :** 1535 à 1549 ; Année supposée : 1542
**Type :** monographie imprimée, non chiffrée
**Feuillets :** 78 ; **pages** : 156 - **Format :** in-4° ; car. goth
**Signature** : A - J8 ; L de 2 feuillets, figures sur bois

**Source (1) :** Bibliothèque Mazarine, Paris
**Cote :** **4°** A 13845 [Res]
**Relation :** *http://www.bibliotheque-mazarine.fr/*

**Source (2) :** deutsche Staatsbibliothek, Berlin
**Cote :** Hz 41508 (S16)
**Relation :** *http://stabikat.staatsbibliothek-berlin.de/DB=1/XMLPRS=N/PPN?PPN=594267919*

**Source (3) :** Bodleian Library, Oxford (UK)
**Cote :** 14185307 4° G 47 Art.Seld.
**Relation :** *http://www.bodleian.ox.ac.uk/bodley*

**1542**



**Titre :** **Le grant routtier**
Le grant routtier pilota// || ge et encrage de mer. || ... Compose par Pierre Garcie dict Ferrande... On les vend a Rouen par Jehan mallard ...

**Auteur :** GARCIE, Pierre
**Imprimeur :** Jehan MALLARD (1534-1553), Rouen
**Année :** 1547
**Type :** monographie imprimée, non chiffrée
**Feuillets :** 84 ; **pages** : 168
**Format :** in-4° ; car. goth
**Signature :** $A_4$ B-$X_4$

**Source :** Bibliothèque Mazarine, Paris
**Cote :** 8° 52 210-1
**Relation :** *http://www.bibliotheque-mazarine.fr/*
**Commentaire :** identique à celui de 1520, incomplet de 12 feuillets.

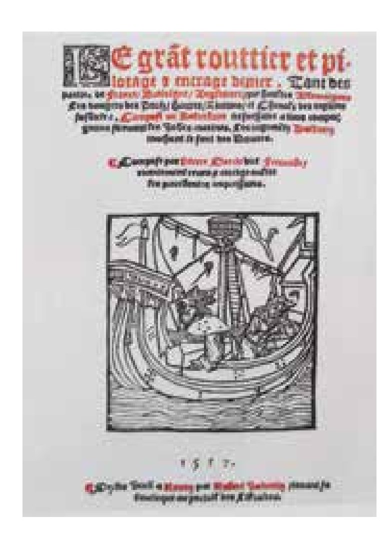
**1547**

---

**Titre :** **Le grant routtier**
par pierre Garcie dict ferrande/ 1552 || On les vend a Rouen par Jehan Petit, Raullin boullenc & Tho\\mas mallard,... Imprime a Rouen, par Jehan le Prest
**Imprimeur :** Jehan LE PREST (1542-1561), Rouen (imprimé pour J Petit, Raullin Boullenc et Thomas Mallard)
**Année :** 1552 ; Année supposée : 1557, suivant une date dans le texte, 1557 et 1558
**Type :** monographie imprimée, non chiffrée **Feuillets :** 76 ; **pages** : 156 **Format :** in-4° ; car. goth
**Source :** Widener - Harvard-Cambridge (US) **Cote :** HOUGHTON Nav 1155.57 // 005567959
**Relation :** *http://hollis.harvard.edu/?itemid=|library/m/aleph|005567959*

**1552**

---



**Titre :** **Le grant routtier**
Le grãt routtier pi// || lotage et encrage de mer. ...Compose par Pierre Garcie dict Ferrande/... 1557. || On les vend a Rouen par Robert Valentin...

**Auteur :** GARCIE, Pierre
**Imprimeur :** Jehan LE PREST (1542-1561), Rouen (imprimé pour Robert Valentin)
**Année :** 1557
**Type :** monographie imprimée, non chiffrée
**Feuillets :** 76 ; **pages** : 152
**Format :** in-4° ; car. goth ; figures sur bois
**Signature :** A-T

**Source :** National Maritime Museum, Greenwich
**Cote :** Chambolle-Duru : binding : PBD6066
**Relation :** *http://librarycatalogue.rmg.co.uk*

**1557**

---

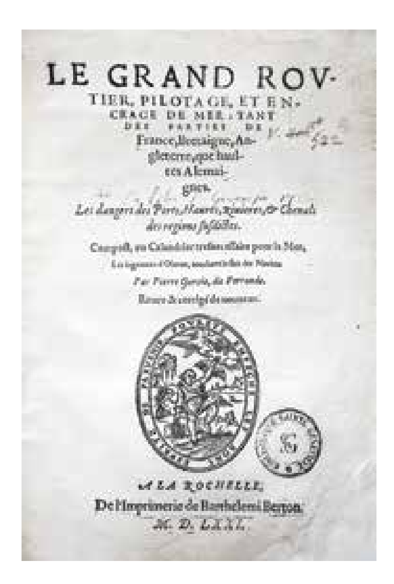


**Titre :** **LE GRAND ROVTIER**
LE GRAND ROV- || TIER, PILOTAGE, ET EN || CRAGE DE MER ... || *Par Pierre Garcie, dit Ferrande. ... A LA ROCHELLE,* || De l'Imprimerie de Barthelemi Berton.

**Auteur :** GARCIE, Pierre
**Imprimeur :** Barthelemi BERTON (1562-1573), La Rochelle
**Année :** 1560
**Type :** monographie imprimée, chiffrée
**Feuillets :** ... ; **pages** : 152
**Format :** in-4° ; figures sur bois

**Source :** Bibliothèque nationale Française - Arsenal, Paris
**Cote :** 4- S- 3428
**Relation :** *http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb393158102/PUBLIC*
**Commentaire :** Le préambule (au v° du titre) a été falsifié et arrangé pour faire croire que l'ouvrage était relativement récent : *Pierre Garcie de Saint Gilles sur Vie au Lecteur. S.* (Salut) *Je te présente le Routier*.

**1560**


LE GRAND ROV-
TIER, PILOTAGE, ET EN-
CRAGE DE MER : TANT
DES PARTIES DE
France, Bretaigne, An-
gleterre, que hault-
tes Alemai-
gnes.
Par Pierre Garcie, dit Ferrande.
A LA ROCHELLE,
De l'Imprimerie de Barthelemi Berton.
M. D. LXXI.

**1571**

**Titre :** **LE GRAND ROVTIER**
LE GRAND ROV- || TIER, PILOTAGE, ET EN- || CRAGE DE MER ... || *Par Pierre Garcie, dit Ferrande. ... A LA ROCHELLE* || De l'Imprimerie de Barthelemi Berton. || *M.D.LXXI.*

**Auteur :** GARCIE, Pierre
**Imprimeur :** Barthelemi BERTON (1562-1573), La Rochelle
**Année :** 1571
**Type :** monographie imprimée, chiffrée
**Feuillets :** ... ; **pages** : 152
**Format :** in-4°

**Source (1) :** Bibliothèque Sainte-Geneviève, Paris
**Cote :** 4 V 522 INV 1232 RES
**Relation :** *http://bsg-catalogue.univ-paris1.fr*

**Source (2) :** Bodleian Library, Oxford (UK)
**Cote :** 14185299 // 4° G 23 Art.
**Relation :** *http://www.bodleian.ox.ac.uk/bodley*

---


Le grād Routier/pi-
lotage/ & encrage de Mer. Tant des

**1576**

**Titre :** **Le grand Routier**
Le grāt Routier / pi// || lotage / & encrage de Mer ... Compose par Pierre Garcie dict Ferrande ... || 1576. || On les vend a Rouen/ par Richard Lallemant /Libraire ...

**Auteur :** GARCIE, Pierre
**Imprimeur :** Richard LALLEMAND (1567?-1598), Rouen
**Année :** 1576 ; en dernière page, la date 1580 est imprimée.
**Type :** monographie imprimée, non chiffrée
**Feuillets :** 76 ; **pages** : 152
**Format :** in-4°
**Signature** : A - $T_4$, figures sur bois

**Source :** Bibliothèque nationale Française - Tolbiac, Paris
**Cote :** RES- V- 1406
**Relation :** *http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb304805274/PUBLIC*
**Commentaire :** écrit à la main : *en l'an 1483*

---


LE GRAND ROV-
TIER, PILOTAGE, ET EN-
CRAGE DE MER : TANT
DES PARTIES DE
France, Bretaigne, An-
gleterre, que haul-
tes Alemai-
gnes.
A LA ROCHELLE,
De l'Imprimerie de Iean Portau.
M. D. LXXIX.

**1579**

**Titre :** **LE GRAND ROVTIER**
LE GRAND ROV- || TIER, PILOTAGE, ET EN- || CRAGE DE MER ... *Par Pierre Garcie, dit Ferrande ... A LA ROCHELLE,* || De l'Imprimerie de Iean Portau. || *M.D.LXXIX.*

**Auteur :** GARCIE, Pierre
**Imprimeur :** Jean PORTAU (1576-1590), La Rochelle
**Année :** 1579
**Type :** monographie imprimée, chiffrée
**Feuillets :** **...** ; **pages** : 144
**Format :** in-4° ; Rel. aux armes de Colbert. Figures sur bois

**Source :** Bibliothèque nationale Française, Paris
**Cote :** RES- V- 1408
**Relation :** *http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb30480528g/PUBLIC*
**Commentaire :** écrit à la main : *en l'an 1483*. Copie de l'édition de B. Berton, 1560. Bibliothèque colbertine : *Colbert 4557 Regnis 7972. 3.3.*

**Titre :** **Le grant Routier**
Le grãt Routier / pi// || lotage / & encrage de Mer ... Compose par Pierre Garcie dict Ferrande/ ... 1580. || On les vend a Rouen / par Iehan Crevel / Libraire ...

**Auteur :** GARCIE, Pierre
**Imprimeur :** Jehan CREVEL (15.. -1618 ?), Rouen
**Année :** 1580
**Type :** monographie imprimée, non chiffrée
**Feuillets :** 76 ; **pages** : 152
**Format :** in-4°
**Signature** : A - $T_4$, figures sur bois

**Source :** Bibliothèque nationale Française - Tolbiac, Paris
**Cote :** RES- V- 1407
**Relation :** *http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb30480529t/PUBLIC*

**1580**

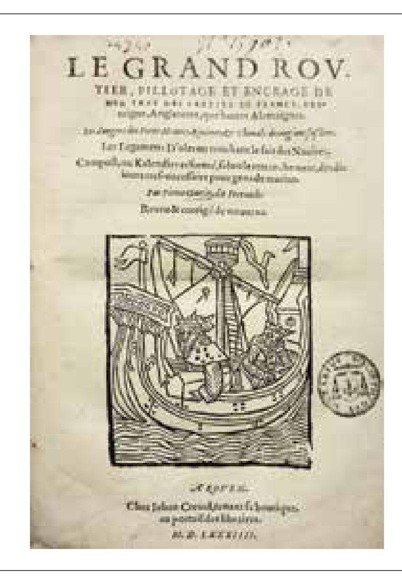
---

**Titre :** **LE GRAND ROV || TIER**
LE GRAND ROV || TIER, PILLOTAGE ET ENCRAGE DE || MER ... *par pierre Garcie, dit Ferrande. ... A ROVEN* || chez Iehan Crevel ... || *M.D.LXXXIIII.*

**Auteur :** GARCIE, Pierre
**Imprimeur :** Jehan CREVEL (15.. -1618 ?), Rouen
**Année :** 1584
**Type :** monographie imprimée, chiffrée
**Feuillets :** ... ; **pages** : 144
**Format :** in-4°

**Source (1) :** Bibliothèque Mazarine, Paris
**Cote :** 4° 15907
**Relation :** *http://www.bibliotheque-mazarine.fr/*

**Source (2) :** British Library, Londres
**Cote :** 795.d.1(1) // BLL01001363808
**Relation :** *http://explore.bl.uk*



**1584**

---

**Titre :** **LE GRAND ROV || TIER**
LE GRAND ROV || TIER. ... Par Pierre Garcie dit Ferrande. ... *A La Rochelle.* pour Marin Villepoux. || 1584.
**Imprimeur :** Marin VILLEPOUX (1584-1590), La Rochelle **Année :** 1584 **Type :** monographie imprimée, chiffrée
**Source :** Library of Congress (Washington U.S.) **Cote :** VK551 .C8 1589 **Relation :** *https://lccn.loc.gov/27012245*
**Commentaire :** Répertoire de la librairie Morgand et Fatout, 1882, n° 3567 ; Répertoire de la librairie Techener, t. I, 1869, n° 979.

**1584**

---

**Titre :** **LE GRAND ROVTIER**
LE GRAND ROV || TIER. PILLOTAGE ET ENCRAGE || DE MER ... || Par Pierre Garcie dit Ferrande. ... *A ROVEN* || Chez Robert Mallard, Libraire ... || M.D.LXXXV.

**Auteur :** GARCIE, Pierre
**Imprimeur :** Robert MALLARD (1568 -1585), Rouen
**Année :** 1585
**Type :** monographie imprimée, chiffrée
**Feuillets :** ... ; **pages** : 144 **Format :** in-4°

**Source (1) :** Bibliothèque nationale d'Espagne, Madrid
**Cote :** R/3704. Sello: "BR" (Biblioteca Real)
**Relation :** *http://catalogo.bne.es/uhtbin/cgisirsi/?ps=YHOcwEWbGF/BN-MADRID/306730642/9*
**Commentaire :** famille de Jean Mallard. Successeur, ses fils : Martin et Honoré.



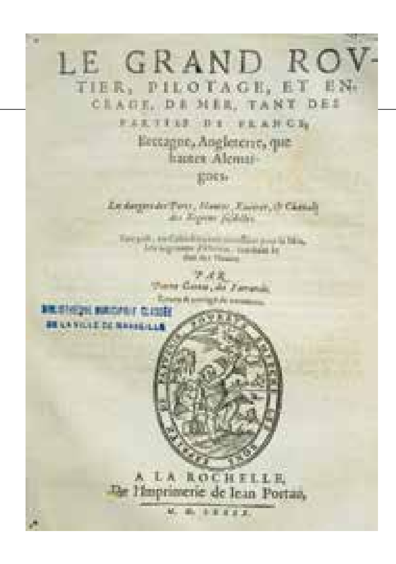
**1585**

**1589**



| | |
|---|---|
| **Titre :** | **LE GRAND ROVTIER**<br>LE GRAND ROV \|\| TIER. PILLOTAGE ET ENCRAGE \|\| DE MER ... \|\| Par Pierre Garcie dit Ferrande. ... *A ROVEN* \|\| Chez Martin & Honore Mallard, Libraire ... \|\| M.D.L.XXXIX. |
| **Auteur :** | GARCIE, Pierre |
| **Imprimeur :** | Martin et Honoré MALLARD (?..1589..?), Rouen |
| **Année :** | 1589 |
| **Type :** | monographie imprimée, chiffrée |
| **Feuillets :** | ... ; **pages** : 144 **Format :** in-4° |
| **Source (1) :** | Herzog August Bibliothek Wolfenbüttel, Germany |
| **Cote :** | A: 7 Geogr |
| **Relation :** | *http://www.hab.de/* |
| **Source (2) :** | Bibliothèque municipale, Valognes |
| **Cote :** | B1419 [Fonds ancien 2] |
| **Relation :** | *http://www.mairie-valognes.fr/web/bibliotheque_municipale.html* |
| **Commentaire :** | un ouvrage de 1601 de Théodore Reinsart serait au British Museum, Londres, cote 795.d.1(2)//0013663809. À confirmer. |

**1590**

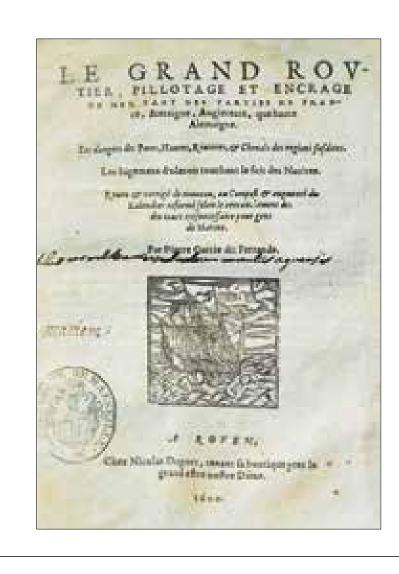


| | |
|---|---|
| **Titre :** | **LE GRAND ROV \|\| TIER**<br>LE GRAND ROV- \|\| TIER, PILOTAGE, ET EN- \|\| CRAGE DE MER ... *Par Pierre Garcie, dit Ferrande ... A LA ROCHELLE,* \|\| De l'Imprimerie de Iean Portau. \|\| *M.D.LXXIX.* |
| **Auteur :** | GARCIE, Pierre |
| **Imprimeur :** | Jean PORTAU (1576-1590), La Rochelle |
| **Année :** | 1590 |
| **Type :** | monographie imprimée, chiffrée, 143 p. 4° |
| **Source :** | Bibliothèque de l'Alcazar, Marseille |
| **Cote :** | 23013/2 |
| **Relation :** | *http://www.bmvr.marseille.fr/in/sites/marseille/* |
| **Commentaire :** | relié avec « *Les voyages aventureux du capitaine JeanAlphone Saintongeais* ». |

**1600**



| | |
|---|---|
| **Titre :** | **LE GRAND ROVTIER**<br>LE GRAND ROV \|\| TIER, PILLOTAGE ET ENCRAGE \|\| DE MER ... Par Pierre Garcie dit Ferrande. ... \|\| *A ROVEN* \|\| *c*hez Thomas Daré ... \|\| 1600 |
| **Auteur :** | GARCIE, Pierre |
| **Imprimeur :** | Thomas DARÉ (1563 ?-1618), Rouen |
| **Année :** | 1600 |
| **Type :** | monographie imprimée, chiffrée |
| **Feuillets :** | ... ; **pages** : 144 |
| **Format :** | in-4° |
| **Source :** | Médiathèque Louis Aragon, Le Mans |
| **Cote :** | SA 8* 3848 [Patrimoine, fonds ancien] |
| **Relation :** | *http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb30480532q/ISBD* |



**Titre :** **LE GRAND ROVTIER**
LE GRAND ROV || TIER. PILLOTAGE ET ENCRAGE || DE MER ... || Par Pierre Garcie dit Ferrande
*A Rouen. Chez Nicolas Dugort, tenant sa boutique pres le || grand estre nostre Dame. || 1600.*

**Auteur :** GARCIE, Pierre
**Imprimeur :** Nicolas DUGORT (15..-16..), Rouen
**Année :** 1600
**Type :** monographie imprimée, chiffrée
**Feuillets :** ... ; **pages** : 144
**Format :** in-4° ; figures sur bois
**Source :** Bibliothèque de l'Alcazar, Marseille
**Cote :** 23014
**Commentaire :** Devise : *de Gort en Gort - Qui en prend unc toujours*
**Relation :** *http://www.bmvr.marseille.fr/in/sites/marseille/bibliotheques/alcazar*

**1600**

---

**Titre :** **LE GRAND ROVTIER**
LE GRAND ROVTIER || PILLOTAGE, ET ENCRAGE DE MER. || ... Par Pierre Garcie dit Ferrande. ... *A ROUEN, || Chez* THEODORE REINSART, || *1601*
**Imprimeur :** Théodore REINSARD (1597-1612), Rouen **Année :** 1601 **Type :** monographie imprimée, chiffrée, 144 p. 4°
**Source :** British Library, Londres **Cote :** 795.d.1.(2.) // MP1.0001437798.1 **Relation :** *http://explore.bl.uk*

**1601**

---



**Titre :** **LE GRAND ROVTIER**
LE GRAND ROVTIER || PILLOTAGE, ET ENCRAGE DE MER. || ... Par Pierre Garcie dit Ferrande. ... *A ROUEN,* || Chez THEODORE REINSART, || 1607.

**Auteur :** GARCIE, Pierre
**Imprimeur :** Théodore REINSART (1597-1612), Rouen
**Année :** 1607
**Type :** monographie imprimée, chiffrée
**Feuillets :** ... ; **pages** : 143 ; **Format :** in-4°

**Source (1) :** Bibliothèque Mazarine, Paris
**Cote :** 4° A 12382

**Source (2) :** Bodleian Library, Oxford (UK)
**Cote :** 12275356 // Arch. Sup. D.5.29(6)

**Source (3) :** Bibliothèque Sainte-Geneviève, Paris
**Cote :** 4 V 508 (2) INV 1209 FA (P.2)

**Source (4) :** British Library, Londres
**Cote :** 795.e.11 // MP1.0001437798.2

**1607**

---



**Titre :** **LE GRAND ROVTIER**
LE GRAND ROVTIER || PILLOTAGE, ET ENCRAGE DE || MER ... Par Pierre Garcie dit Ferrande ... || *A La Rochelle,* || Par les heritiers de HIEROSME HAVLTIN. || 1609. |

**Auteur :** GARCIE, Pierre
**Imprimeur :** héritiers de Hierosme HAULTIN (1601-1623), La Rochelle
**Année :** 1609
**Type :** monographie imprimée, chiffrée
**Feuillets :** ... ; **pages** : 144 **Format :** in-4°

**Source (1) :** BnF - Tolbiac, Paris // **Cote :** V- 9577
**Relation :** *http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb304805301/PUBLIC*

**Source (2) :** Bodleian Library, Oxford (UK) // **Cote :** 14185342//Ashm. 1029
**Relation :** *http://www.bodleian.ox.ac.uk/bodley*

**Source (3) :** Bibliothèque Villon, Rouen // **Cote :** Mt p 6085
**Relation :** *http://bibliotheque.rouen.fr*

**Source (4) :** Bibliothèque Jacques Lacarrière, Auxerre // **Cote :** C 30 8°
**Relation :** *https://ccfr.bnf.fr/portailccfr/ark:/06871/001320444*

**1609**



**1613**

**Titre :** **LE GRAND ROVTIER**
LE GRAND ROVTIER || PILLOTAGE, ET ENCRAGE DE MER, TANT ... PAR PIERRE GARCIE DIT FERRANDE. || A LA ROCHELLE, || Pour Iosve Evrard ... || 1613.

**Auteur :** GARCIE, Pierre
**Imprimeur :** Josué EVRARD (?.. 1613 ..?), La Rochelle
**Année :** 1613
**Type :** monographie imprimée, chiffrée
**Feuillets :** ... **pages** : 144
**Format :** in-4°

**Source (1) :** Bibliothèque municipale, Bordeaux
**Cote :** A 2833 // N° 8413
**Relation :** *http://catalogue.bibliotheque.bordeaux.fr/cgi-bin/abnetclop/O7209/ID243b66e8/NT5*

**Source (2) :** Bibliothèque nationale Française - Tolbiac, Paris
**Cote :** A V- 9580
**Relation :** *http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb30480531c/PUBLIC*

---

**1622**

**Titre :** **LE GRAND ROVTIER**
LE GRAND ROVTIER || PILLOTAGE, ET ENCRAGE DE MER ... *Par Pierre Garcie dit Ferrande. ...* || *A ROUEN,* || chez Girard Viret ... || M.DC.XXII.
**Imprimeur :** Girard VIRET, Rouen **Année :** 1622
**Type :** monographie imprimée, chiffrée, pages : 143, in-4°
**Source :** British Library, Londres **Cote :** 795.e.12 // MP1.0001437798.3
**Relation :** *http://explore.bl.uk*

---



**1632**

**Titre :** **LE GRAND ROVTIER**
LE GRAND ROVTIER || PILLOTAGE ET ENCRAGE DE MER, ... *Par Pierre Garcie dit Ferrande. ...* || *A ROUEN,* || chez Iean Viret ... || M.DC.XXXII.

**Auteur :** GARCIE, Pierre
**Imprimeur :** Jean VIRET (1610 -1672), Rouen
**Année :** 1632
**Type :** monographie imprimée, chiffrée
**Feuillets :** ... ; **pages** : 141
**Format :** in-4°

**Source :** Bibliothèque Mazarine, Paris
**Cote :** 4° A.11870
**Relation :** *http://www.bibliotheque-mazarine.fr/*

---



**1632**

**Titre :** **LE GRAND ROVTIER**
LE GRAND ROVTIER || PILLOTAGE ET ENCRAGE DE MER, ... *Par Pierre Garcie dit Ferrande. ... A ROVEN,* || chez David Ferrand ... || M.DC.XXXII.
**Imprimeur :** David FERRAND (1590-1660), Rouen **Année :** 1632
**Type :** monographie imprimée, chiffrée
**Feuillets :** ... ; **pages** : 141 **Format :** in-4°
**Signature** : A - S4

**Source (1) :** Bibliothèque nationale Française - Richelieu, Paris
**Cote :** RES GE FF- 861
**Relation :** *http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb30480532q/ISBD*

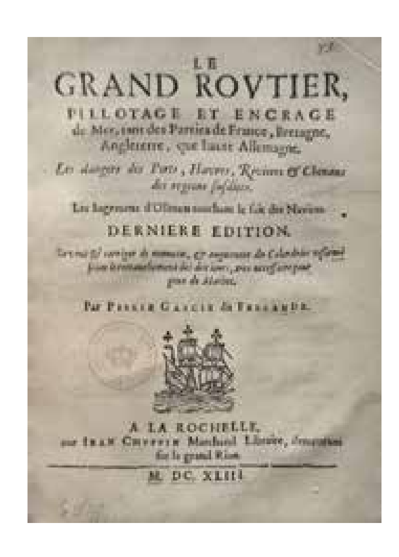
**Source (2) :** Bibliothèque de Leyde, Pays-Bas
**Cote :** 541 F 24
**Relation :** *http://catalogue.leidenuniv.nl*

**Source (3) :** Bibliothèque Centrale CNAM, Paris
**Cote :** 4 Su 1 Res
**Relation :** *http://bibliotheque.cnam.fr/*

**Titre :** **LE GRAND ROVTIER**
LE || GRAND ROVTIER, || PILLOTAGE ET ENCRAGE || de Mer ... Par Pierre Garcie dit Ferrande. || A LA ROCHELLE, || pour Iean Chuppin ... || M.DC.XLIII.

**Auteur :** GARCIE, Pierre
**Imprimeur :** Jean CHUPPIN (1526-1561), La Rochelle
**Année :** 1643
**Type :** monographie imprimée, chiffrée
**Feuillets :** ... ; **pages** : 143
**Format :** in-4° ; figures sur bois

**Source :** Bibliothèque nationale Française - Tolbiac, Paris
**Cote :** Z THOISY- 378 (FOL 83)
**Relation :** *http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb304805332/PUBLIC*
**Commentaire :** conforme à l'ouvrage de 1609, La Rochelle.



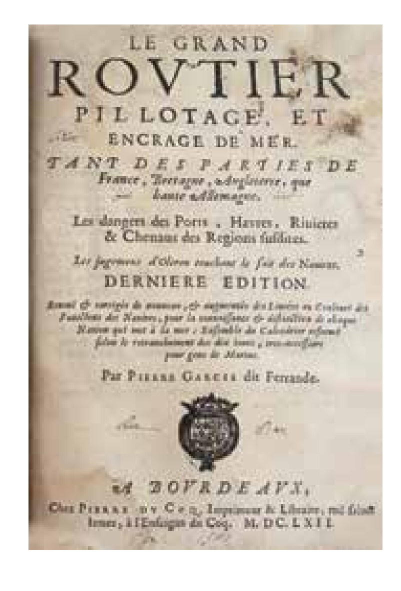

**1643**

**Titre :** **LE GRAND ROVTIER**
LE || GRAND ROVTIER, || PILLOTAGE ET ENCRAGE || de Mer ... Par Pierre Garcie dit Ferrande. || A LA ROCHELLE, || pour Pierre Du Coq ... || M.DC.LXLII.

**Auteur :** GARCIE, Pierre
**Imprimeur :** Pierre DU COQ (1642-1676), Bordeaux
**Année :** 1662
**Type :** monographie imprimée, chiffrée, couleurs des Pavillons
**Feuillets :** ... ; **pages** : 104 [doit manquer des pages]
**Format :** in-4° ; figures sur bois

**Source :** Vente aux Enchères - Chartrons - 26 octobre 2018 - Bordeaux
**Cote :** A. Blanchy et E. Lacombe - Catalogue, lot n°143
**Relation :** *http://www.bibliorare.com/products/143-medina-pedro-de-lart-de-naviguer-de-m-pierre-de-medine-espagnol-contenant-toutes-les-reigles-secrets-enseignemens-necessaires-a-la-bonne-navigation-p-p-nicolas-de-nicolai-nouvelle/#details_lot*

**Commentaire :** À la suite d'un premier livre : *L'ART DE NAVIGUER, de Pierre de Medine, espagnol, contenant toutes les reigles, secrets ...*




**1662**

## Ouvrages de Pierre Garcie dit Ferrande, traduits en anglais : *The rutter of the see*

| TITRE | imprimerie | date | feuillets | in-8° | lieu | cote |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *the rutter of the see* | R. Copland, for R. Bankes | 1528 | | | British Museum (London) | Harl. 5919/131 |
| *the rutter of the see* | Thomas Petyt | 1536 | 40 | A-E8 | Lincoln's Inn Library (L) | Strong Room 7B |
| *the rutter of the see* | W. Copland | 1548 ? | | | ? | |
| *the rutter of the see* | E. Whitchurch (?) | 1555 ? | | | British Museum (L) | C.21.a.51 |
| *the rutter of the see* | W. Copland | 1555 ? | 50 | | Magdalene College, Cambridge | 96 (1) |
| *the rutter of the sea* | W. Copland for J. Waley | 1557 ? | 43 | A-E8 F4 | National Maritime Museum (L) | L 1946-434 : PBD1155 |
| *the rutter of the see* | T. Colwell | 1560 | 44 | | Bodleian, Oxford (UK) | 1016430999 |
| *the rutter of the sea* | W. Copland | 1567 ? | 44 | A-E F4 | Bodleian, Oxford (UK) | 016430997. |
| *the rutter of the sea* | Iohn Awdeley, for A. Kytson | 1573 | 43 | A-E F3 | Bodleian, Oxford (UK) | 016430998 |
| *the rutter of the sea* | John Awdely ; G. Hering | 1573 | | | Prinz Hendrik Museum (PaysBas) | WAE131 |

## 3 - Inventaire des imprimeurs du *routier de la mer* et du *grant routtier*

### — Les sources et le contexte international

C'est un monde en bouleversement que celui dans lequel naît Pierre Garcie, en 1441 à Saint-Gilles-sur-Vie. Charles VII puis Louis XI tentent de renforcer l'autorité royale, par une alliance avec le peuple, contre les grands feudataires. Des idées nouvelles se répandent. L'Anglais John Wyclif en 1376, le tchèque Jean Hus en 1411 paieront de leur vie cette audace. La rivalité entre plusieurs papes rivaux créera le Grand Schisme, de 1378 à 1417. L'allemand Martin Luther (1483-1546) donnera une maturité européenne à ce renouveau. Le français, Jean Calvin, arrivera à Poitiers en 1534. L'Europe se vivra alors divisée en deux entre la Réforme et sa laïcisation de la vie spirituelle, et l'Église catholique avec laquelle elle entrera en conflit.
La naissance de l'imprimerie et sa diffusion en France dès 1470, correspond à la diffusion des idées nouvelles, portées par le monde des marchands contre l'Église catholique toute-puissante. L'Allemand Johan Gutenberg installe sa machine à imprimer, aux caractères reproductibles en plomb, à Mayence, en 1440. En France cette technologie sera introduite à Paris dès 1470, puis à Lyon. Un premier imprimeur est connu à Rouen en 1484 et l'on compte 10 ateliers en 1500. À Poitiers, elle apparaît entre 1478 et 1486.
Saint-Gilles-sur-Vie, comme tous les ports de l'Atlantique, participe à ce dynamisme et à cette aventure marchande, en diffusant de nouvelles connaissances et avancées techniques. Une communauté réformée est connue dès 1551, lorsque la veuve de Guillaume Danyau, premier seigneur de Saint-Gilles, se marie avec le calviniste Julien Mauclerc. Un pasteur est nommé en 1571. Cette communauté sera en difficulté et décimée au cours de la Bataille de Rié (1622), menée par Louis XIII contre Benjamin Soubise. Plus de 3000 soldats réformés seront massacrés à Saint-Gilles-sur-Vie. Le 25 septembre 1685, l'abjuration des derniers protestants de Saint-Gilles-sur-Vie se terminera par le départ des familles vers l'Angleterre. C'est dans ce contexte qu'une « *Suzanne Imbert abjure sa foi* ». Il est possible qu'elle ait appartenu à la famille de Pierre Ymbert, « filleul » de Pierre Garcie.

### — La marque typographique

Il ne faut pas confondre la marque typographique de l'imprimeur avec d'autres ornements typographiques qui peuvent se trouver sur la page de titre[78].
- Les éléments de décors les plus simples sont le *fleuron* et le *bandeau*, purement décoratifs. Le *frontispice* est une gravure placée face au titre dans les belles éditions.
- L'*ex-libris* est une marque de propriété, sous forme imprimée ou manuscrite, tamponnée ou collée sur la partie interne de la reliure ou de la couverture.
- Le *colophon,* quant à lui, rassemble le nom de l'imprimeur, la date et le lieu d'impression en fin d'ouvrage, endroit du livre où apparurent les premières marques typographiques.
- La *marque typographique* qui se trouve sur un livre est directement liée à l'atelier de fabrication dont il provient et elle se retrouve sur les autres productions de cet atelier. La marque est donc le signe distinctif d'une production, rendant son identification claire en l'absence de l'inscription du nom de l'imprimeur ou de l'éditeur. Elle servait aussi à prévenir la contrefaçon dans le domaine de l'édition, très courante à l'époque.
- L'*emblème* ou *enseigne* d'un nom, s'accompagne souvent d'une devise ou « *motto* », destinée à expliquer l'image ou à lui ajouter un complément.

La marque typographique est en premier lieu utilisée par les maîtres-imprimeurs et par les marchands-imprimeurs. Les premiers travaillent sur commande et dirigent les ateliers d'imprimerie, les seconds produisent des ouvrages selon le choix de leur politique éditoriale. Tous sont au contact des idées nouvelles et participent à leur diffusion par la circulation des livres en Europe. Les marchands-libraires utilisent également des marques pour la production qu'ils se chargent de vendre.
En France, la première marque apparaît à Paris chez Guy Marchand en 1483 et à Lyon chez Nicolas Philippi et Marc Reinhart. Les marques sont, à l'origine, placées en fin de volume, à la suite du colophon ou à sa place. Il est possible de trouver, en bas de page du titre, une phrase d'adresse, rappelant le lieu d'édition du livre.

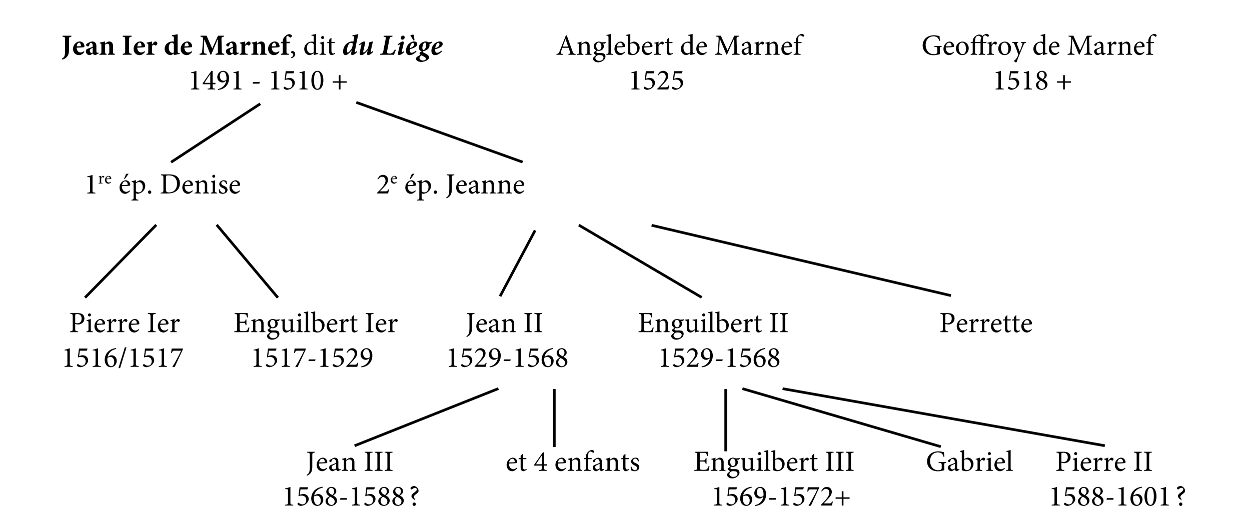
78 Aurélie Vertu, *Les marques typographiques d'imprimeurs et de libraires (xv*^e^ *- xix*^e^ *siècle),* ENSSIB, 2004.

## Chronologie des imprimeurs par villes

| titre | ville | imprimeur | année | nb d'ouvrages |
|---|---|---|---|---|
| *Le routier de la mer* | ROUEN | Jacques le Forestier | 1502 | 1 |
| *Le grant routier* | ROUEN | Jehan Burges | 1523 | 1 |
| *Le grant routier* | ROUEN | Jehan Burges le jeune | 1525 | 2 |
| *Le grant routier* | ROUEN | Jehan Burges le jeune | 1531 | 3 |
| *Le grant routtier* | ROUEN | Jehan Mallard | 1547 | 1 |
| *Le grant routier* | ROUEN | Jehan Le Prest | 1552 | 1 |
| *Le grant routtier* | ROUEN | Jehan Le Prest | 1557 | 1 |
| *Le grand Routier* | ROUEN | Richard Lallemand | 1576 | 1 |
| *Le grand Routier* | ROUEN | Jehan Crevel | 1580 | 1 |
| *LE GRAND ROVTIER* | ROUEN | Jehan Crevel | 1584 | 2 |
| *LE GRAND ROVTIER* | ROUEN | Robert Mallard | 1585 | 1 |
| *LE GRAND ROVTIER* | ROUEN | Martin et Honore Mallard | 1589 | 2 |
| *LE GRAND ROVTIER* | ROUEN | Nicolas Dugort | 1600 | 1 |
| *LE GRAND ROVTIER* | ROUEN | Thomas Daré | 1600 | 1 |
| *LE GRAND ROVTIER* | ROUEN | Théodore Reinsart | 1601 | 1 |
| *LE GRAND ROVTIER* | ROUEN | Théodore Reinsart | 1607 | 4 |
| *LE GRAND ROVTIER* | ROUEN | Girard Viret | 1609 | 3 |
| *LE GRAND ROVTIER* | ROUEN | Girard Viret | 1622 | 1 |
| *LE GRAND ROVTIER* | ROUEN | Jean Viret | 1632 | 1 |
| *LE GRAND ROVTIER* | ROUEN | David Ferrand | 1632 | 2 |
| | **total ROUEN** | | | **33** |
| *LE GRAND ROVTIER* | LA ROCHELLE | Barthélemy Berton | 1560 | 1 |
| *LE GRAND ROVTIER* | LA ROCHELLE | Barthélemy Berton | 1571 | 2 |
| *LE GRAND ROVTIER* | LA ROCHELLE | Jean Portau | 1579 | 1 |
| *LE GRAND ROVTIER* | LA ROCHELLE | Marin Villepoux | 1584 | 1 |
| *LE GRAND ROVTIER* | LA ROCHELLE | Jean Portau | 1590 | 1 |
| *LE GRAND ROVTIER* | LA ROCHELLE | H. Haultin | 1609 | 4 |
| *LE GRAND ROVTIER* | LA ROCHELLE | Josué Evrad | 1613 | 2 |
| *LE GRAND ROVTIER* | LA ROCHELLE | Jean Chuppin | 1643 | 1 |
| | **total LA ROCHELLE** | | | **13** |
| *Le grant routtier* | POITIERS | Enguilbert Ier de Marnef | 1520 | 1 |
| *Le grant routtier* | POITIERS | Enguilbert II de Marnef | 1521 | 2 |
| *Le grand routtier* | POITIERS | frères de Marnef | 1542 | 2 |
| *Le grant Routtier* | POITIERS | Ian de Marnef | 1542 | 3 |
| | **total POITIERS** | | | **8** |
| *LE GRAND ROVTIER* | BORDEAUX | Pierre Du Coq | 1662 | 1 |
| | **total ouvrages** | | | **55** |

### *Imprimerie à Poitiers*

> « *Pendant les querelles religieuses qui troublèrent si profondément la seconde moitié du XVI*[e] *siècle, Poitiers fut toujours attaché à la cause catholique et l'imprimerie s'y montra animée des mêmes sentiments. Nous ne connaissons pas une seule pièce protestante sortie ouvertement des presses de ses divers ateliers et, quand, au siècle suivant, les imprimeurs et les libraires voulurent se donner des statuts, ils s'honoraient bien haut d'être toujours restés fidèles à la religion catholique, apostolique et romaine. Cependant, malgré ces apparences, nous n'oserions pas affirmer que certains membres de la famille de Marnef n'aient pas eu de secrètes sympathies pour la nouvelle doctrine et nous ne voudrions pas nous porter garant de leur parfaite orthodoxie. Jean II et Enguilbert II de Marnef portèrent dans la ville de Poitiers l'art typographique à son apogée ; ils secondèrent avec honneur le mouvement intellectuel que la Renaissance développa généreusement dans la littérature et dans les arts. [...] Enguilbert II de Marnef était par son savoir et son intelligence le véritable chef de la maison, recherchait le commerce des gens de lettres, sa boutique était le rendez-vous de tout ce qu'il y avait d'esprits distingués dans Poitiers.* »[79]




Imprimeur : ***MARNEF Jean Ier de (1491-1510) - POITIERS***

Jean I de Marnef, *dit du Liège*, est imprimeur à Paris, puis imprimeur-libraire juré de l'université de Poitiers, à partir de 1507.


[SILVESTRE, n° 504]

Devise : *SIT NOMEN DOMINI BENEDICTUM*

Enseignes, marques[80], emblèmes : *Au Pellican E I G N M D*
Enguilbert Ier, fils de Jean Ier et neveu de Geoffroy de Marnef (libraire à Paris). La marque de l'imprimeur est celle d'Enguilbert Ier de Marnef, avec le rajout de son nom sur la marque de son père et de son oncle. La lettre X, que l'on considère généralement comme l'initiale du nom grec *Christos*, se rattache aussi à Saint Christophe, patron des voyageurs, à mettre en relation avec les activités marchandes.

Lieu d'activité : *Poitiers (1510-1550)*

79 Augustin de LA BOURALIÈRE, *L'Imprimerie et la librairie à Poitiers pendant le XVIe siècle*, p. 80-92 ; p. 150-154 ; p. 339-354. in Société des Antiquaires de l'Ouest, t. XXIII, 1899.

80 Louis-Catherine SILVESTRE, *Marques typographiques, ou, Recueil des monogrammes, chiffres, enseignes, emblèmes, devises, rébus et fleurons des libraires et imprimeurs qui ont exercé en France, depuis l'introduction de l'imprimerie, en 1470, jusqu'à la fin du seizième siècle,* Impr. Renou, 1853.

Imprimeur : ***MARNEF Enguilbert Ier de (1517-1529) - POITIERS***



[SILVESTRE, n° 550]

Enguilbert Ier de Marnef, fils puîné, s'installe avec un titre de libraire-juré de l'université de Poitiers. Son adresse est : *au Pélican, devant le Palais.* (27 janvier 1517). L'exercice d'Enguilbert Ier de Marnef semble s'être terminé en 1528 ou 1529.

Enseignes, marques, emblèmes : *le pellican*

Lieu d'activité : *Poitiers (1517-1529), près le Palays; devant le palais*

Imprimeur : ***MARNEF de, frères (1529-1550) - POITIERS***



[SILVESTRE, n° 561]

Jehan II de Marnef s'établit, le 16 décembre 1529, en association avec son frère puîné, Enguilbert II de Marnef. Ils seront ensemble et à la même adresse, de 1530 à 1550.

Devise :

Enseignes, marques, emblèmes : *AV PELLICAN Enguilbert II, Jean II*

Lieu d'activité : *Poitiers (1529-1550)*

Imprimeur : ***MARNEF (Ian) Jean II de, (1529-1568) - POITIERS***

Frère aîné d'Enguilbert II. Ils se séparent mais continuent à publier ensemble nombre d'éditions jusqu'à sa mort (1568).

Enseignes, marques, emblèmes : *Av Pellican*
Le pélican est un symbole traditionnel du Christ eucharistique (pélican en bronze au sommet de la cathédrale de Bourges), le coq est l'emblème du Christ ressuscité. La légende affirme que le pélican se sacrifie pour sauver ses petits en ouvrant ses entrailles de son énorme bec, leur permettant de s'abreuver de son sang.

colophon « LE GRAND ROUTIER » - 1542

Lieu d'activité : *Poitiers (1529-1568)*

Imprimeur : ***MARNEF Enguilbert II de (1529-1568) - POITIERS***

Suite à Enguilbert Ier, Enguilbert II s'établit, le 16 décembre 1529, en association avec son frère aîné, Jehan II de Marnef. Ils seront ensemble et à la même adresse, de 1530 à 1550. Puis les deux frères se séparent tout en continuant à publier ensemble nombre d'éditions jusqu'à sa mort (1568).


[SILVESTRE, n° 560]

Devise : *Gnothi seauton (en grec ancien Γνῶθι σεαυτόν)*
Enguilbert II choisit comme marque, la représentation d'un homme regardant son image dans un miroir, avec la légende *Γνῶθι σεαυτόν.*

Lieu d'activité : *Poitiers (1529-1568)*

### *Imprimerie à La Rochelle*

Port important depuis le Moyen Âge, capitale du parti réformé pendant les guerres de Religion, affermie après le siège de 1573 dans son statut de ville libre et reconnue comme place de sûreté protestante, La Rochelle[81] a participé à toutes les vicissitudes de la cause huguenote mais aussi à tous les courants de pensée qui caractérisent la Renaissance et la Réforme. Et c'est l'imprimerie qui a fait la célébrité de La Rochelle comme centre intellectuel. Elle est tard venue dans la ville, lorsque les protestants, devenus majoritaires, ont eu besoin de ce formidable outil pour diffuser leurs idées.

La situation particulière du grand port de La Rochelle, le rôle qu'il a joué dans l'exploration du Nouveau Monde, la clientèle cosmopolite de marins, de voyageurs et de marchands qui parcourt les rues de la ville, sont des paramètres qui permettent d'expliquer pourquoi tous les imprimeurs protestants de la cité publient régulièrement des livres de navigation, dûs à des navigateurs célèbres comme Pierre Garcie, Alfonce le Saintongeais ou Marc de Lescarbot. L'ouvrage de Pierre Garcie sera imprimé par le premier typographe de la ville, Barthélemy Berton. Il s'installe en 1561 et, malgré sa devise désabusée, « *Povreté empêche les bons esprits de parvenir* », il n'hésite pas à se lancer dans l'impression massive d'ouvrages religieux protestants.

En 1568, La Rochelle abandonne sa neutralité pour se rallier à Condé. Berton se consacre, dès lors entièrement, à la propagande politique, profitant des conditions idéales que présente le port pour répandre ses livres dans toute l'Europe protestante : pamphlets sur les devoirs des princes et des magistrats, sur la Saint-Barthélemy, justifications des prises d'armes par les Protestants. À travers d'innombrables plaquettes, Berton se fait connaître comme le défenseur acharné de la Cause, si bien que ses adversaires imitent ses brochures afin de faire passer leurs propres écrits pour des textes réformés.

Ses successeurs, Théophile Bouquet qui travaille de 1573 à 1575 et surtout Jean Portau, qui reprend l'atelier en janvier 1576, sont comme lui, selon le mot d'Eugénie Droz, des « *éditeurs de combat* » qui publient les pamphlets de Nicolas Barnaud et de François Hotman contre les massacreurs et, pour la première fois en France, le traité de Théodore de Bèze, *Du droit des magistrats,* (1574).

Un nouvel imprimeur, Pierre Haultin, vient s'installer à La Rochelle en 1570 et Jeanne d'Albret lui commande aussitôt l'impression d'un Nouveau Testament en langue basque destiné à ses sujets de Biscaye. Comme Berton, Haultin et ses successeurs, son neveu Hierosme puis le gendre de ce dernier, Corneille Hertmann, sont d'actifs propagandistes des opinions politiques et religieuses des protestants français. Mais leurs moyens sont plus importants, leur production plus abondante et plus variée. On repère leurs livres à travers toute l'Europe, reconnaissables à la marque typographique de la « *religion chrestienne* » qu'ils ont adoptée à l'instar d'autres imprimeurs protestants.

Il est un autre domaine où les imprimeurs rochelais ont joué un rôle tout à fait original : c'est celui de la musique. Le fondateur de la dynastie des Haultin, Pierre Ier, passe pour avoir été le premier en France à graver des poinçons de musique, c'est-à-dire fondre des caractères pour imprimer la musique. Son fils Pierre II imprime dès 1576 les œuvres de Roland de Lassus et, deux ans plus tard, les Cantiques et chansons spirituelles de Jean Pasquier.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| *LE GRAND ROUTIER* | LA ROCHELLE | Barthélemy Berton | 1560 | 1 |
| *LE GRAND ROUTIER* | LA ROCHELLE | Barthélemy Berton | 1571 | 2 |
| *LE GRAND ROUTIER* | LA ROCHELLE | Jean Porteau | 1579 | 1 |
| *LE GRAND ROUTIER* | LA ROCHELLE | Marin Villepoux | 1584 | 1 |
| *LE GRAND ROUTIER* | LA ROCHELLE | Jean Porteau | 1590 | 1 |
| *LE GRAND ROUTIER* | LA ROCHELLE | H. Haultin | 1609 | 4 |
| *LE GRAND ROUTIER* | LA ROCHELLE | Josué Evrad | 1613 | 2 |
| *LE GRAND ROUTIER* | LA ROCHELLE | Jean Chuppin | 1643 | 1 |

81 Olga de Saint-Affrique, *La Rochelle, capitale atlantique, capitale huguenote*, Paris : Éditions du patrimoine, 199 pages, p. 70-73.

Imprimeur : ***BERTON Barthélemy (1562-1573) - LA ROCHELLE***

Le premier imprimeur rochelais est Barthélemy Berton, dès 1562. Il est originaire de Limoges, par son père, Paul (1518-1556), imprimeur qui travaille pour l'Église catholique. Barthélemy, séduit par les idées de la Réforme, quitte Limoges et passe quelques années à Lyon comme compagnon typographe. Louis Audiat affirme que Barthélemy Berton s'installe dans l'Ouest en 1557 sans en donner la preuve.

> « *On sait qu'un Barthélemy Berton est imprimeur à La Rochelle en 1564 et 1571. En admettant l'exactitude de cette dernière indication, l'identité de ce Barthélemy et du « maistre imprimeur » habitant Limoges en 1559 est fort probable. Barthélemy Berton a pu quitter Limoges avec son père et s'établir à La Rochelle, puis revenir quelque temps dans sa ville natale pour liquider ses affaires laissées en désarroi par un départ précipité. Ainsi s'expliquerait l'absence complète d'ouvrages exécutés à Limoges et portant le nom de cet imprimeur.* » (M. Poyet, *Les premiers imprimeurs de Limoges*, p. 17, Limoges, Chapoulaud frères, in-8°. *Manuscrits et imprimés à l'Exposition de Limoges de 1886,* in Bulletin de la Société archéologique et historique du Limousin, t. xxxv, p. 65.)




Vers 1560, Barthélemy Berton revient vers l'Ouest, emportant avec lui un petit matériel d'imprimeur. Dès le milieu de l'année 1562, il est à La Rochelle et imprime pendant 11 ans jusqu'à sa mort (1573), de nombreux ouvrages au service de la cause du protestantisme et du parti protestant, ainsi que des œuvres célèbres de Bernard Palissy (1563).




colophon - 1571
[SILVESTRE, n° 864]

Devise : *POVRETE EMPESCHE LES BONS ESPRIZ DE PARVENIR*

Enseignes, marques, emblèmes : Un personnage allégorique (vu de face ou dos) dont l'un des bras est lié à une lourde pierre qui le retient vers la terre et dont l'autre, ailé et levé vers le ciel, semble invoquer Dieu qui se montre dans les nues.

Lieu d'activité : *Lyon (1551 ?-1556) ; Marennes (1557 ?-1561) ; La Rochelle (1562-1573)*

Imprimeur : ***CHUPPIN (Jehan I), 1526-1561***
***son fils, Antoine, (1571-1585) - LA ROCHELLE***

Jehan Chuppin reste à Paris jusqu'à la Saint-Barthélemy(1572), puis part avec son fils, Antoine, à La Rochelle, en 1578, pour publier des livres protestants. Il publie *LE GRAND ROVTIER,* de Pierre Garcie en 1643. Marin Villepoux, libraire, lui demande d'en imprimer cinq éditions entre 1584 et 1590. On trouve encore dans la même ville un Jean Chuppin en 1646. Il possède des comptoirs de vente jusqu'à Poitiers et fréquente les foires de Niort.




[SILVESTRE, n° 1045]

Devise : *Sine te nihil*

Enseignes, marques, emblèmes :

Lieu d'activité : *La Rochelle (1526-1561) - (1571-1585)*

Imprimeur : ***EVRARD Josué (1613) - LA ROCHELLE***

Devise : Enseignes, marques, emblèmes :
Lieu d'activité : *La Rochelle (1613)*

Imprimeur : ***HAULTIN, héritiers de Hierosme (1601-1623) - LA ROCHELLE***

Lorsque Pierre 1er Haultin s'installe à La Rochelle, en 1571, il a déjà exercé son métier d'imprimeur à Paris et à Lyon. Dès 1553, il se montre adepte de la religion réformée et ne tarde pas à connaître de nombreuses difficultés dans l'exercice de sa profession d'imprimeur et de marchand de livres. Son fils Pierre II Haultin s'installe, avec lui, à La Rochelle. Le premier livre que celui-ci imprime est la traduction en basque du Nouveau Testament. Jeanne d'Albret, qui depuis 1568 avait établi à La Rochelle le siège de son gouvernement, avait elle-même demandé cette traduction au pasteur basque Jean de Liçarrague. Rentré de Londres pour la succession de son oncle, Jérôme Haultin (1587-1600) le remplace à la tête de l'imprimerie rochelaise. À la mort de ce dernier, son gendre, Camille Hertmann, dirige l'imprimerie au nom des héritiers. Il meurt le 27 juillet 1620 ; l'imprimerie sera fermée en 1624.


[SILVESTRE, n° 894]

Devise : *religion chrestienne*

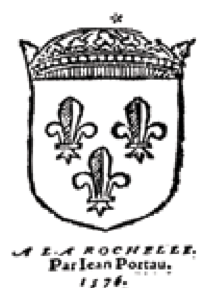
Enseignes, marques, emblèmes : Un ange, le bras droit appuyé sur une croix, tend vers le ciel un livre ouvert, avec cet écrit : *religion chrestienne* [religion réformée]. À la croix est suspendu un mors, symbole de la capacité à dompter les passions. L'ange foule aux pieds un squelette pour signifier le triomphe de l'Écriture sur la mort.

Lieu d'activité : *Paris (1553-1570) ; La Rochelle (1570-1620)*

Imprimeur : ***PORTAU Jean (1576 -1590) - LA ROCHELLE***


[SILVESTRE, n° 562]

La veuve de Barthélémy Berton (1573-1575), Françoise Pierres, reste seule avec trois jeunes fils. Pour mener l'imprimerie, elle a besoin d'un chef d'atelier. Peut-être est-ce Jean Portau, qui reprend la maison, mais aucun document ne confirme cette hypothèse. Jean Portau commence à signer en 1576. Puis, en 1578 et 1582, il imprime pour Marin Villepoux les *Voyages avantureux du Capitaine Jean Alfonce*. Près de 38 impressions sont connues, en 14 ans d'existence. Ce qui frappe au premier abord, c'est la collaboration de Jean Portau et de Pierre Haultin, qui n'est plus rival, comme il semble l'avoir été pour les époux Berton. Du premier livre signé par Portau jusqu'en 1583, cette collaboration est particulièrement visible dans *LE GRAND ROVTIER* de Pierre Garcie (1579). Portau a sans doute été compagnon chez Haultin, avant de reprendre l'entreprise de la veuve Berton. Connaissant ainsi Pierre Haultin, il pouvait lui demander de l'aide, être dépanné dans des moments de presse, en lui empruntant du bas de casse et les grandes initiales, H ou C, dont il ne voulait pas faire les frais. Ces relations cessent peu avant la mort de Pierre. Il ne semble pas que Jérôme Haultin, rentré d'Angleterre pour s'occuper de l'entreprise de son oncle, ait continué cette collaboration.



colophon - 1576

Devise : *POVRETE EMPESCHE LES BONS ESPRIZ DE PARVENIR* ; tiré des *Emblèmes* d'Alciat

Enseignes, marques, emblèmes : reprise de la marque de Barthélemy Berton

***Imprimerie à Rouen***

Pourquoi trouvons-nous en la ville de Rouen, le premier lieu d'impression du *routier de la mer* (1502) de Pierre Garcie, par Jacques le Forestier ?

Les arguments qui soutiennent cette assertion sont de quatre ordres :
- Historique : à la fin du xv[e] siècle, Rouen est le premier port français, cosmopolite et international. Le port a une longue tradition de relation avec l'Angleterre et la Flandre.
- Technique : au début du xvi[e] siècle, toute l'Europe occidentale est touchée par l'imprimerie. Près de 150 villes européennes ont produit les premiers livres imprimés, appelés « incunables », avant 1501. En France ces premiers imprimés le sont à Paris en 1470, à Lyon en 1473, à Poitiers en 1479, à Caen en 1480, à Rouen en 1491…
- Commercial : les artisans imprimeurs-libraires établiront des rapports de partenariat entre Rouen et l'Angleterre. Édouard Frère donne une liste chronologique de 63 imprimeurs ou libraires établis dans les deux capitales de Normandie : Caen et Rouen, de 1480 à 1550. Il en est ainsi de Pierre Regnault (à Caen de 1492-1518, à Rouen jusqu'en 1520), de Robert Macé (à Caen et Rouen de 1486 à 1506), de Pierre Olivier (à Rouen de 1506 à 1530) qui imprimaient des livres pour l'Angleterre. Pierre Olivier a ainsi imprimé le *Missel d'York* (1516) et le *Missel de Salisbury* (1519).
- Généalogique : Pierre Garcie est fils de Jean Ferrande et de Jehanne Olivier, elle-même fille de Perrot Olivier et de Catin Adverty d'origine anglaise. Il se pourrait que Jehanne soit parente de l'imprimeur rouennais Pierre Olivier.

Il est donc pensable que Pierre Garcie ait choisi Rouen et Caen, pour imprimer son ouvrage en raison du lien avec les imprimeurs de ces ports, dont Pierre Olivier, et de leur position privilégiée avec l'Angleterre.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| *Le routier de la mer* | ROUEN | Jacques le Forestier | 1502 | 1 |
| *Le grant routier* | ROUEN | Jehan Burges | 1523 | 1 |
| *Le grant routier* | ROUEN | Jehan Burges le jeune | 1525 | 2 |
| *Le grant routier* | ROUEN | Jehan Burges le jeune | 1531 | 3 |
| *Le grant routtier* | ROUEN | Jehan Mallard | 1547 | 1 |
| *Le grant Routier* | ROUEN | Jehan Le Prest | 1552 | 1 |
| *Le grant Routier* | ROUEN | Jehan Le Prest | 1557 | 1 |
| *Le grand Routier* | ROUEN | Richard Lallemand | 1576 | 1 |
| *Le grand Routier* | ROUEN | Jehan Crevel | 1580 | 1 |
| *LE GRAND ROUTIER* | ROUEN | Jehan Crevel | 1584 | 2 |
| *LE GRAND ROVTIER* | ROUEN | Robert Mallard | 1585 | 1 |
| *LE GRAND ROUTIER* | ROUEN | Martin et Honoré Mallard | 1589 | 2 |
| *LE GRAND ROVTIER* | ROUEN | Nicolas Dugort | 1600 | 1 |
| *LE GRAND ROUTIER* | ROUEN | Thomas Daré | 1600 | 1 |
| *LE GRAND ROUTIER* | ROUEN | Théodore Reinsart | 1601 | 1 |
| *LE GRAND ROUTIER* | ROUEN | Théodore Reinsart | 1607 | 4 |
| *LE GRAND ROUTIER* | ROUEN | Girard Viret | 1609 | 3 |
| *LE GRAND ROUTIER* | ROUEN | Girard Viret | 1622 | 1 |
| *LE GRAND ROUTIER* | ROUEN | Jean Viret | 1632 | 1 |
| *LE GRAND ROUTIER* | ROUEN | David Ferrand | 1632 | 4 |







[SILVESTRE, n° 551 et 552]

Imprimeur : ***LE FORESTIER Jacques (1494-1510) - ROUEN***

Jacques Le Forestier, fils du libraire Jean Le Forestier, est l'un des premiers imprimeurs rouennais (1494-1510). Il demeure, en 1494, dans la paroisse St-Martin-près-du-Pont, près *le Fardel*, (fardeau ou portefaix), puis d'autres lieux.

Devise : *Benedicamus Patrem, et Filium cum Sancto Spiritu, laudemus et super exaltemus ejusque saecula*

Enseignes, marques, emblèmes : *À la Toison d'or; À la Fleur de lis (d'or); À la Tuile d'or*
Blason à l'agneau divin, tenu par deux lions. Le blason supérieur peut évoquer celui de François I$^{er}$.

Lieu d'activité : *Rouen (1493 ?-1510)*; *Dans (ou : En) la Grande rue Saint-Martin-du-Pont, près le Fardel; Près les Augustins; Près Saint-Herbland (devant l'enseigne de la Gibecière); Près (ou : Devant) Notre-Dame (près le portail des Libraires); Rue Saint-Nicolas, devant l'église; Devant le four du chapitre (rue Saint-Romain)*



Colophon - 1531




[SILVESTRE, n° 431]

Imprimeur : ***BURGES Jehan (1501-1536) - ROUEN***

Jean Burges et Jean Burges le Jeune sont peut-être deux personnages différents. Dans la mesure où d'une part, pour un même imprimé (*Ordonnances royaux*, 1522) nous trouvons, au titre, Jean Burges le Jeune et au colophon Jean Burges et où, d'autre part, le livre de 1525, *Le grant routier,* ne porte pas la mention le Jeune, alors qu'elle apparaît dans les imprimés précédant, il ne nous a pas semblé utile d'établir deux séries d'impressions distinctes, conclut Pierre Aquilon. On connaît 21 impressions de Burges.

Devise :

Enseignes, marques, emblèmes : Sa marque représente l'image de saint Jean-Baptiste, tenant un mouton dans les bras; à droite un chien, à gauche un renard ou un loup. Sous les pieds du saint, un blason supporté par deux renards. Dans le bas du cadre le nom *Jehan Burges*.

Lieu d'activité : *Rouen (1501-1536); (1525) rue du grant-Pont, près de la serayne; (1536) près le pont de robec, au moulin saint Ouen*



Colophon - 1602

Imprimeur : ***DARÉ Thomas (1563?-1618) - ROUEN***

Devise :

Enseignes, marques, emblèmes :

Lieu d'activité : *Rouen (1563?-1618) : rue de la Grosse Horloge; devant le Pélican; Près le Palais; Dans la cour du Palais; Au bas des degrés du Palais; à la rue des Juifs; devant l'Espérance*

Imprimeur : ***FERRAND David (1590-1660) - ROUEN***

David Ferrand, né à Rouen vers 1590 et mort vers 1660, est un poète satirique normand. Il exerce la profession d'imprimeur et de libraire dans sa ville natale. Son œuvre majeure est *La Muse normande ou Recueil de plusieurs ouvrages facétieux en langue purinique ou gros normand* (1625-1653), qui renferme des pièces joyeuses et de curieux détails sur les mœurs.


colophon - 1632

Devise :

Enseignes, marques, emblèmes : *Dieu créant les astres et la nature*

Lieu d'activité : *Rouen ; (1632), ruë aux Iuifs dans la Court des Loges, rue près le Palais*

Imprimeur : ***LE PREST Jehan (1542-1561) - ROUEN***

Jehan Le Prest est établi, comme imprimeur, au plus tard en 1531 à Rouen, dans la paroisse Saint-Patrice. Il semble n'avoir travaillé à son compte qu'à partir de 1542 jusqu'en 1561.


[SILVESTRE, n° 179]

Devise : *Spes mea Deus*

Enseignes, marques, emblèmes : une main tenant une sphère au dessus de la devise

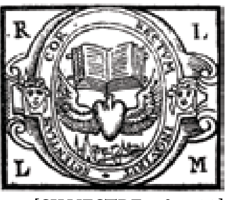
Lieu d'activité : *Rouen - (1544), rue des telliers*

Imprimeur : ***LALLEMANT Richard (1567?.. -1598) - ROUEN***

Sa famille est d'origine allemande. Son nom véritable est « *Conteray* ». Peu après l'invention de l'imprimerie, il fonde à Rouen le premier établissement typographique. L'activité cessera deux siècles plus tard, en 1789.
Richard I Lallemant (variante : *Allemanus Ricardus, L'Allemand Richard)*, est encore en activité à Rouen en 1624, il semble toutefois avoir cessé de publier dès 1598. Son fils, Richard II, publiera jusqu'en 1641.

Devise : *cor rectum inquirit scientiam* (devise de Richard I) : Un cœur droit recherche la science ; *audabile Nomen Domini* (devise de Richard II).

Enseignes, marques, emblèmes : Le cœur est associé à la croix et à la droiture, il renforce l'idée religieuse primitive en évoquant une vertu théologale, la Charité. Le livre porte cette « *bonne nouvelle* » au monde.



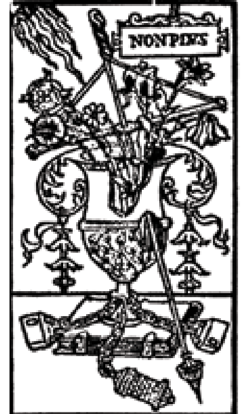
[SILVESTRE, n° 1128]

Lieu d'activité : *Rouen : (1567?-1598), Au portail des Libraires : (1567?-1624), Au portail des Libraires et près le Collège. ; Près (ou Devant) le Collège (pour Richard II)*

Imprimeur : ***MALLARD Jehan (1534-1553) - ROUEN***

Jehan Maillard est imprimeur à Rouen de 1534 à 1553. Son fils, Thomas (1555?-1597) est libraire à Rouen et à Caen. La veuve de Thomas se remarie à Théodore REINSART en 1597. Geoffroy Tory explique la raison du pot cassé comme marque d'imprimeur :

> *“Premierement en icelle y a ung vase antique qui est casse, par lequel passe un toret. Ce dict vase et pot casse signifie nostre corps, qui est ung pot de terre. Le toret signifie Fatum, qui perce et passe foible et fort. Soubz icelluy pot casse y a ung livre clos a trois chaines et cathenats, qui signifie que apres que nostre corps est casse par la mort, sa vie est close des trois deesses fatales. Cestuy livre est si bien clos, quil ny a celluy qui y sceust rien veoir, sil ne scaict les segrets des cathenats, et principallement du cathenat rond, qui est clos et signe a lettres. Aussi apres que le livre de nostre vie est clos, il ny a plus homme qui y puisse rien ouvrir, si non celluy qui scaict les segrets, et celluy est Dieu, qui seul scaict et cognoist avant et apres nostre mort, quil a este, quil est et quil sera de nous. Le feuillage et les fleurs qui sont au dict pot signifient les vertus que nostre corps pouvoit avoir en soy durant sa vie. Les rayons de soleil qui sont au dessus et au pres du toret et du pot signifient linspiration que Dieu nous donne en nous exerceant a vertus et bonnes operations. Aupres dudict pot casse y en a escript : NON PLUS, qui sont les deux dictions monosyllabes, tant en francois quen latin, qui signifient ce que Pittacus disoit jadis en son grec : grec : Miden agan, nihil nimis. Ne disons, ne ne faisonschose sans mesure ne sans raison, si non en extreme necessite : adversus quam nec Dii quidem pugnant. Mais disons et faisons SIC. UT. VEL. UT. Cest a dire ainsi comme nous debvons, ou au moings mal que pouvons. Si nous voulons bien faire, Dieu nous aidera, et pour ce ay je escript tout au dessus : MENTI BONAE DEVS OCCVRIT, cest a dire Dieu vient au devant de la bonne volunte et luy aide.”*



[SILVESTRE, n° 604]

Devise : *NON PLVS*

Enseignes, marques, emblèmes : *À l'Homme armé*

Lieu d'activité : *Rouen (1576), Au portail des libraires, le plus prochain de l'église*


Colophon - 1589

Imprimeur : ***MALLARD Robert (1585) - Martin et Honoré (1589) - ROUEN***

Ces imprimeurs sont établis vers 1531 à Rouen dans la paroisse Saint-Patrice. Ils semblent n'avoir travaillé à leur compte qu'à partir de 1542.
Lieu d'activité : *Rouen (1585 et 1589), demourant a la ruë de l'Orloge a la grand Nef*


Colophon - 1600

Imprimeur : ***DUGORT Nicolas (15..-16..) - ROUEN***

Devise : *de Gort en Gort - Qui en prend unc toujours*

Lieu d'activité : *Rouen (1600) sa boutique pres le grand estre nostre Dame*


Colophon - 1618

Imprimeur : ***CREVEL Jean (1563-1592) - ROUEN***

Ce libraire-imprimeur est établi en 1563 à Rouen. Ses fils poursuivront l'entreprise : soit Jean Crevel l'aîné (1589-1607 ?), ou Jean Crevel, le jeune (1592-1618 ?)

Lieu d'activité : *Rouen (1580-1584), au portail des libraires; (1589-1618), demourant a la ruë de l'Orloge a la grand Nef*

Imprimeur : ***REINSART Théodore (1597-1612) - ROUEN***

Théodore REINSART prend la succession de Thomas MALLARD, décédé en 1597.



[SILVESTRE, n° 899]

Devise : *Invidiam fortuna domat. :* La Fortune dompte l'Envie

Enseignes, marques, emblèmes : *À l'Homme armé*
Figure allégorique de la Fortune, représentant une femme nue, qui pose son pied sur une autre femme, l'Envie, à la chevelure de vipères. Deux bateaux sont en arrière-plan.

Lieu d'activité : *Rouen (1607), près la porte du Palais*

Imprimeur : ***VIRET Girard (... 1622 ...) et Jean (1610-1672) - ROUEN***

Cet imprimeur-Libraire, Girard Viret, aura un fils, Jean III Viret (1610 -1672), imprimeur ordinaire du Roi (1637) et de l'archevêché (1661).



Colophon - 1622

Devise : *Invidiam fortuna domat. :* La Fortune dompte l'Envie

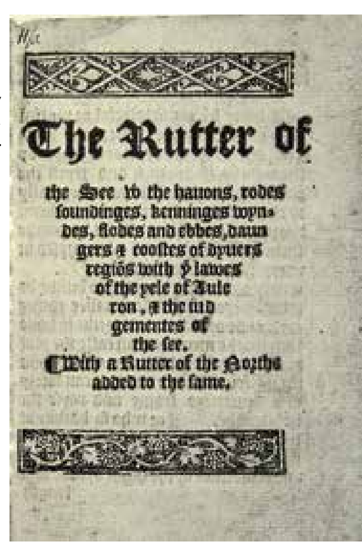
Enseignes, marques, emblèmes : *À l'Homme armé*

Lieu d'activité : *Rouen (1622), pres la porte du Palais ; (1632), pres la porte du Palais, devant la porte de lHostel de Ville*

**Titre :** **The Rutter of the See**
*The Rutter of || the See || with the hauons, rodes || soundinges, kenninges wyn// des flodes and ebbes, daun || gers and coostes of dyuers || regions with the lawes || of the yele of Aule || ron, and the iud || gementes of || the see. || With a Rutter of the Northe || added to the same.*

**Auteur :** GARCIE, Pierre
**Imprimeur :** Copland Robert, Londres
**Année :** 1528
**Type :** monographie imprimée, chiffrée
**Feuillets :** ... ; **pages** :
**Format :** **in-8°**

**Source :** British Museum
**Cote :** Harl. 5919/131
**Relation :** *http://explore.bl.uk*
**Commentaire :** 9 impressions vont suivre, voir page 35


The Rutter of
the See w the hauons, rodes
soundinges, kenninges wyn-
des, flodes and ebbes, daun
gers & coostes of dyuers
regiōs with ỹ lawes
of the yele of Aule
ron, & the iud
gementes of
the see.
With a Rutter of the Northe
added to the same.

**1528**

## 4 - Remarques sur le contenu des imprimés

Les livres sont en format in-4° et certains in-8° (format qui se rapproche d'une demi-feuille, 145 x 205 mm). Les documents imprimés sont écrits à longues lignes, sans alinéa ni interligne. La ponctuation ne comporte guère que deux signes : le point pour la fin des phrases et les deux points pour la ponctuation faible. Mais ces deux signes y sont irrégulièrement marqués. Des lettres majuscules, peu nombreuses, signalent le commencement des phrases ou des paragraphes. Elles peuvent se trouver en milieu de phrase. De même des mots, écrits en capitales, se détachent de l'écriture uniforme du texte.

**L'imprimé de 1502**, est sorti de l'imprimerie rouennaise de Jacques le Forestier. Il est justifié, avec 24 lignes par page et 46 signes par ligne. La police est une Gothique Textura, avec une casse de 16, la lettrine est sur 3 lignes. La langue présente une parfaite homogénéité[82]. Le travail de composition réalisé par l'imprimeur est remarquablement soigné : il n'y a quasiment aucune faute d'impression. La qualité de l'impression est en revanche piètre ; l'encre a bavé et en de nombreux endroits, on devine le texte plutôt qu'on ne le lit.

**L'imprimé de 1520**, est sorti de l'imprimerie poitevine d'Enguilbert Ier de Marnef. Il est justifié, avec 30 lignes par page et 61 signes par ligne. La police est une Gothique Textura, avec une casse de 16, la lettrine est sur 2 lignes. La page de titre est à deux couleurs, noir et rouge. Le deuxième passage, rouge, a de la couleur « *au dehors* », due au pinceau ou au pochoir qui déborde.

Le texte de Pierre Garcie[82] présente un indiscutable intérêt historique, mais par-delà cette évidence, il présente également un intérêt linguistique à plusieurs niveaux. Au plan de la *linguistique textuelle*, il constitue un texte instructionnel. Au plan de la *linguistique cognitive*, il illustre de manière magistrale la difficulté que peut éprouver le locuteur à transposer en mots des repères spatiaux, qui plus est ici des repères mouvants, en l'absence d'outillage technique approprié. Au plan de la *phonétique*, il illustre la difficulté qu'ont éprouvé de tout temps les auteurs, copistes et imprimeurs à transposer, avec les moyens graphiques du français, des mots qui désignent des réalités locales, les noms étrangers (ici portugais, espagnols, flamands, anglais) que l'on a entendus mais qu'on n'a jamais vu écrits. Au plan de la *linguistique historique*, il révèle le caractère encore fluctuant de la syntaxe, de la morphologie et de l'orthographe françaises, que les fluctuations soient le fait de l'auteur lui-même, qui n'était sans doute pas un lettré au sens où nous l'entendons aujourd'hui, ou le fait des ouvriers qui se sont succédé sur le texte, qui n'avaient pas les mêmes habitudes graphiques… et ne comprenaient vraisemblablement pas le texte qu'ils composaient.

**Le manuscrit de 1522**, est écrit par un secrétaire de Chancellerie, Jean Salmon, avec une dédicace d'Antoine de Conflans. Ce texte est une recopie d'un manuscrit plus ancien, vers 1490[83]. C'est un texte justifié, avec 17 lignes par page et 42 signes par ligne. L'écriture est une Gothique Bâtarde; la lettrine est sur 3 lignes. Quelques lignes de réglure (marques de lignes parallèles) sont visibles. Elles soutiennent l'alignement de l'écriture. La langue présente une parfaite homogénéité[82]. Certaines fautes du copiste dans la transcription des toponymes sont indiscutablement des fautes de lecture et révèlent que celui-ci a travaillé à partir d'une autre version écrite ; mais si l'on exclut ces erreurs spécifiques, le copiste réalise un travail généralement soigné.
Pour l'édition critique du texte, l'original a été toiletté sur les points suivants :
- Les abréviations ont été développées ; les lettres restituées ont été mises en italique.
- Les espaces entre les mots et les apostrophes comme marques d'élision ont été introduites en prenant pour référence les entrées des mots dans les dictionnaires de la langue du xve siècle ; pour les toponymes, vu la stabilité des graphies du copiste, les blancs ont été conservés tels que dans l'original.
- Les lettres, mots ou parties de mots omis ont été restitués entre parenthèses.
- La ponctuation et l'usage des majuscules ont en revanche été conservés tels que dans l'original.
- Les chiffres sont en écriture latine ou arabe. Pour le chiffre **8**, il est trouvé soit **viii** ou **vm**, soit **huyt**. Du nombre 60 au nombre 400, on compte et on écrit par vingtaines, le chiffre *vingt* **(xx)** étant placé en expo-

82 Informations données, avec son aimable autorisation, par Annick ENGLEBERT, Agrégée en linguistique française, Université Libre de Bruxelles, http://www.diachronie.be/textes_hlf/1520-garcie/index.html – http://homepages.ulb.ac.be/~anengleb/ - Voir les textes originaux : ARCHIVES II - 1490 - 1502 - 1520, page 358 et sq.

83 Voir page 29, l'hypothèse sur la date.

| | | | |
|---|---|---|---|
| haultes | hautes | d / led / lad | d*it* / led*it* / lad*ite* |
| lesq̃lz | lesq*ue*ls | dessusd | dessus d*it* |
| leq̃l | leq*ue*l | dlaterrage | d*it* l'atterage |
| vng | un | sub/ metz | sou-mets / tiret // fin de ligne |
| vouldra | voudra | toꝰ | to*us* |
| vndes | ondes | pfond | p*ro*fond |
| merches | marques | q̃l | q*ue*l |
| duq̃l | duq*ue*l | p | *par* ou p*our* |
| vngz | vengz........vents | ⁊ | et |
| ventz et ryns | vents et ryns | q̃ | q*ue* ou q*ui* |
| t̃re | t(er)re | dois doy | doi(gt)s |
| cõe | co*mm*e | conte | comte |
| ꝓchaine | *pro*chaine | nõbre | no*m*bre |
| q̃rir | q*ué*rir | deux | deux |
| p̃nnes | p*a*nnes | troys | trois |
| adõc | à d*on*c | huyt | huit |
| iusques | jusques | cẽtz | ce*n*ts |
| auq̃l | auq*ue*l | xxiiii. | xxiiii.............24 |
| cõbiẽ | co*m*bie*n* | xx nn. | xxnn............24 |
| sõme | so*m*me | lxii. | lxii..............62 |
| ꝯdiciõ | *con*ditio*n* | xc. | xc................90 |
| iay | j'ai | lxv | lxv...............65 |
| euite | évité | sable q̃ soit | sable q*ui* soit |
| ꝯuiẽt | *con*vie*n*t | leꝰ doit croistre leꝰ | doit croître l*eur* |

a lẽtree biẽ loĩg en loest q̃ sõt le travers de la poĩte.

a l´*en*tree bie*n* loi*n*g en l'oest q*ui* so*n*t le travers de la poi*n*te.
*à l'entrée au loin à l'ouest qui sont au travers de la pointe.*

sant : soit **iiii**$^{XX}$ pour 80. Un point peut séparer le chiffre d'un mot.

## 5 - Remarques sur la reprise du texte de Pierre Garcie en français actuel

Quelques expressions systématiques ont été retenues et parfois ajoutées, entre crochets, pour rendre le texte compréhensible[84].

**Orientation** :

- *Et de l'Île de Batz jusqu'à Saint-Malo tout le long de la côte jusqu'à Carteret la Lune* [**se trouve**] *au sud* [**à**] *basse mer à terre, et à l'ouest* [**à**] *pleine mer.* ou : [**Au méridien, la Nouvelle et Pleine**] *Lune de l'Île de Batz* [**est par relèvement**] *au sud* [**à**] *basse mer et à l'ouest* [**à**] *pleine mer.*
- *Autant que* [**l'est**] *la route* [**en direction**] *de l'est.*
- *Et* [**le vent de**] *nord-ouest te viendra.*
- [**il en est de même**] *là abrité* [**des vents**].
- *aller contre* : **aller vers ....**
- *Donne un bon rhumb* [**pour doubler**] *toutes les pointes.*
- *amont* (en mer) => **vers l'est**. ex : *vent de nord-est qui descend la Manche.*
- *aval* (en mer) => **vers l'ouest**. ex : *vent de sud-ouest qui remonte la Manche.*
- *bord à bord* : **contigu, au plus près de...**
- *range* : **passer au près de...**
- *siroest, suruoest, suruoist* => **sud-ouest** ; *noroest, noruoest, noruoist* => **nord-ouest ;** *nordest* **=> nord-est** ; *suest* => **sud-est** ; *oest, voest* => **ouest** ; *est* => **est** ; *nort* => **nord** ; *su* => **sud**.

**Position** :

- [**L'alignement entre**] *Yeu et Villaviciosa* [**s'oriente du**] *nord-est au sud-ouest.*
- *Le Pertuis et l'île Saint Vincent* [**sont sur un alignement**] *du nord-est* [**au**] *sud-ouest, et* ***~~prens~~ serre*** *plus un quart du du nordest et du siroest*
- *Si tu es* [**par**] *le travers;* ou S*i tu es au niveau de...*
- *Deux maisons qui seront situées vers le sud-est* [**par rapport à ta position**].
- *Si tu es à* [**proximité de**] *cette pointe sous l'île.*
- *Si* [**tu passes**] *par le travers d'une anse.*
- Ou *semblable à* [**l'entrée**] *d'un port, tout* [**en pente**] *raide et haute.*
- *hors... dehors oissant* : **au large d'Ouessant**.
- *dessus* : **au-dessus, par-dessus ....**
- *sous* : **à l'abri, au pied de ....**

**Profondeur du champ visuel** :

- *Les points en bas* => les points les plus proches.
- *Les points en haut* => les points les plus éloignés.

**Distances et profondeur marines** :

- [**lorsque tu seras**] *à trois lieues.*
- *Huit brasses* [**de fond**] ou [**d'eau**].
- *Un beau fond* [**composé de**] *gros sable.*
- *Six brasses* [**de profondeur**] *à basse mer.*
- *Et ainsi* [**à la sonde**] *tu trouveras du rocher.*
- *À sec* [**à marée basse**].

84 Certaines syntaxes sont empruntées à Robert Lerouvillois, *Naviguer en Manche au seizième siècle : Pierre Garcie, premier pilote du Ponant*, Société nationale académique de Cherbourg, Marigny : Eurocibles, 2005. Voir aussi le Glossaire, page 453.

# CHAPITRE III - Pilote côtier en français actuel



Cest le Routtier et iugement des cours et marees departement du soleil et de la lune montans et baissans tous les mois de lan tant sepmaines jours que heures et la distance et longueur dung port a autre. Et comme il gisent ou vont ou suest ou ouest ou autrement

Et premierement

Les marees du Ras de sam jusques a lescluse en flandres

Au Ras de sam. la lune au suest vng quart de lest basse mer. Et au sourouest

Manuscrit : « *cest le routtier* »

Année : (v. 1490) *1522*

SOURCE : BnF, département des manuscrits. Latin.
Cote : Français 1748

Signature et Format : C'est un manuscrit, format in-4°, relié en maroquin, composé de 66 feuillets/132 pages de papier. De la bibliothèque Colbertine, n° 4144.

Auteur : Les dernières lignes nous apprennent le nom de la personne qui va dédicacer le manuscrit :

« *Anthome de conflans/acteur des autres livres en ce present volume contenuz.* »

1° livre : « *Le Routtier et jugement des cours et marées* » ; feuillet : 1 à 35 ; 67 pages.
2° livre : « *La Reigle pour prendre la haulteur du soleil* » ; feuillet : 35 à 53 : 35 pages.
3° livre : *Dédicace* ; feuillet : 53 ; 2 pages.
« *Anthoine de Conflans.* »
4° livre : *Dataire de 1522 à 1550* ; feuillet : 54 à 66 : 28 pages.



Le routier de la mer jusques au fleuve de Jourdain. Nouvellement imprimé a Rouen.

Imprimé : « *Le routier de la mer* »

Année : 1502

SOURCE : BnF, département Réserve des livres rares.
Cote : RES- Z- 2747

Imprimeur : Jacques Le Forestier (1494-1510), Rouen.

Signature et Format : C'est un volume petit in-8°, gothique, de 32 feuillets ou 64 pages. Monographie imprimée, non chiffrée.

Auteur : anonyme

Dans le texte : une figure au verso du titre, une vignette : la Crucifixion.

En page de titre : une figure, une grande vignette représentant la partie arrière d'une nef à bordage à clin avec une plateforme en surplomb, avec un mât, portant hune et javelots, à voile carrée.



Le grant routtier et pillotage ...

Cum Privilegio.

Imprimé : « *Le grant routtier* »

Année : 1520

SOURCE : Médiathèque Pierre-Moinot, Niort
Cote : RES P161E

Imprimeur : Marnef, Enguilbert Ier de (1517-1529), Poitiers.

Signature et Format : [200] p. (sig. [ ]2 A-M8 [ ]2) : ill. gr. s. b. (carte marine) ; in-4°, 19 cm.

Auteur : Pierre Garcie dit Ferrande, (1441-1502).

Dans le texte : avec des figures grossières sur bois insérées dans le texte, représentant la forme des bancs de rochers et des écueils les plus dangereux : 59 dessins d'amers.

En page de titre : La page de titre est à deux couleurs, noir et rouge. Le 2e passage, à bistre, a de la couleur « au dehors », due au pinceau ou au pochoir qui déborde une grande vignette représentant une nef ; puis, tout-à-fait au bas du titre, en gros caractère rouge : *Cum privilegio*, sans nom d'imprimeur, ni date.




***1502, GRAVURE*** *: nef*

*En page de titre : Représentation de la partie arrière d'une nef, coque à bordage à clin avec une plateforme en surplomb, un mât, portant hune et javelots, à voile carrée.*
*Au* XV*e siècle, la page de titre est une simple protection du paquet de feuilles imprimées avant que ce paquet ne soit livré au relieur. Elle n'acquiert ses éléments actuels que progressivement. Il ne faut pas s'étonner que l'auteur, l'éditeur, l'imprimeur n'y figurent pas. Ces indications sont à l'époque données dans le colophon à la dernière page, selon l'usage des manuscrits anciens.*

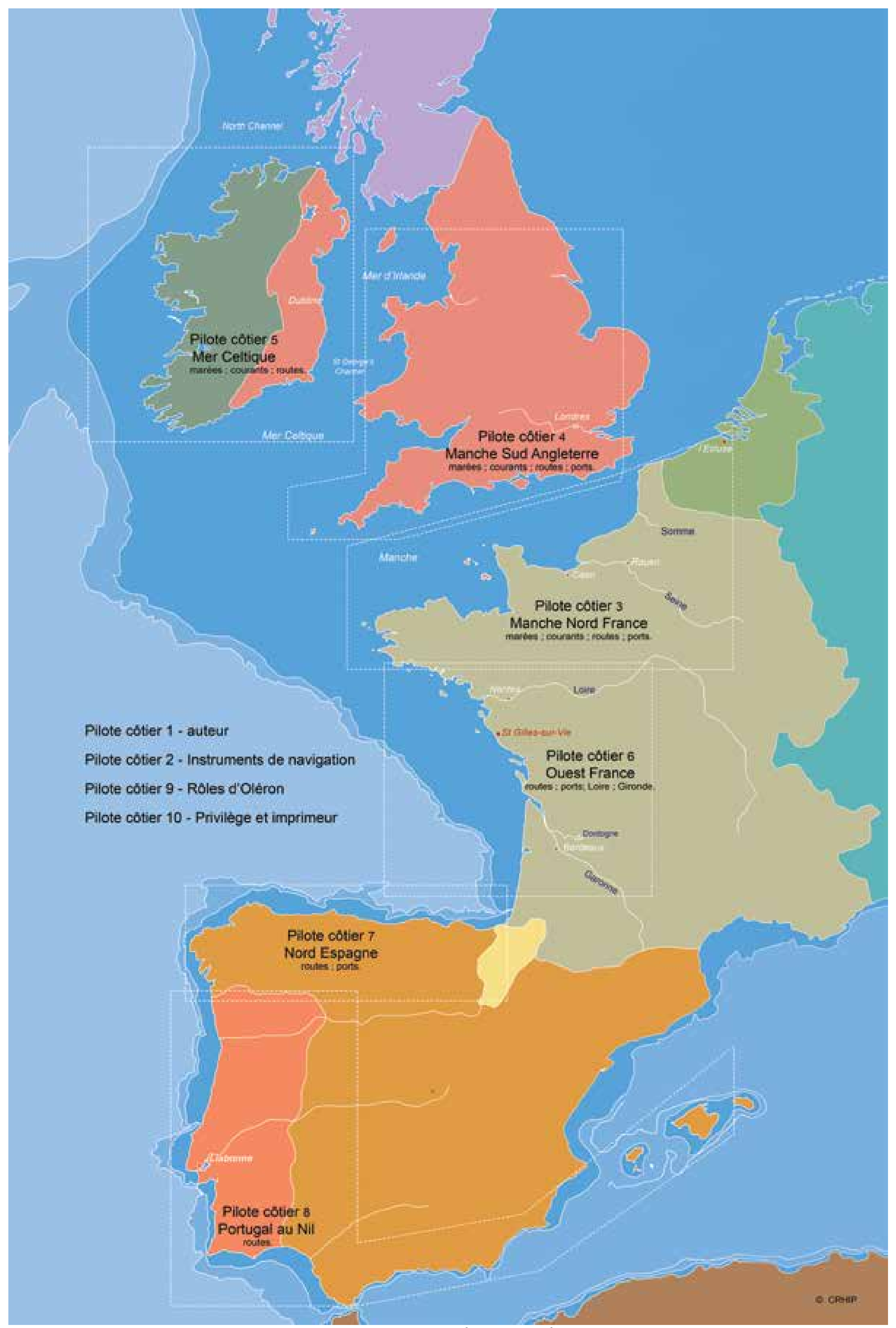
***Quelques remarques préliminaires***

*Pour la compréhension des pages suivantes. Les trois textes (« v. 1490 », 1502 et 1520) sont mis en* ***parallèle*** *afin de mieux comprendre leur* ***concordance (****annexe* I*, page 351). Dès la page 60, la lecture se fait page impaire par page impaire pour le texte de 1520, et page paire par page paire pour le texte de « v. 1490 » (en fond rose) et celui de 1502 (en fond vert).*

*J'ai respecté la tête de paragraphe de Pierre Garcie en la mettant en gras et rajouté un titre en gris «* ***Pilote côtier et sa référence*** *».*
*La* ***numérotation****, à gauche du texte de Pierre Garcie, est la pagination de l'impression d'origine. Elle permet de retrouver le texte en français ancien dans les annexes :*
*Archives « v. 1490 » (p. 358) ; 1502 (p. 372) ; 1520 (p. 386).*

*Pour différencier les* ***notes*** *: lorsque le numéro de référence est en « exposant supérieur », il renvoie à la note en bas des* ***pages impaires.*** *Lorsqu'il est en « exposant supérieur avec un ou deux astérisques », il renvoie à la note en bas de la* ***même page****.*

*Un tableau des* ***distances*** *en lieues et en vues (chapitre* IV*, page 343), un* ***index des lieux*** *donnant leur nom en forme actuelle puis en forme ancienne (annexe* III*, page 438) et un* ***glossaire*** *maritime (annexe* IV*, page 453) facilitent la lecture.*




Pilotes côtiers décrits par Pierre Garcie, 1490, 1502, 1520 © CRHIP.

| 1490 | 1502 |
| --- | --- |
| 1 - C'est le routier et le jugement des cours et marées à partir du Soleil et de la Lune, [marée] montante et baissante, tous les mois de l'année, tant [les] semaines, jours que [les] heures. Et [aussi le jugement de] la distance et longueur d'un port à l'autre. Et [où] ils gisent, au nord, au sud-est, à l'ouest ou autrement. | 1 - Le routier de la mer, jusqu'au fleuve du Jourdain. Nouvellement imprimé à Rouen.<br><br>2 - *gravure de la crucifixion*<br><br>3 - C'est le routier de la mer. |

***1502, GRAVURE : Scène de la crucifixion de Jésus-Christ***



page 2, *le routier de la mer*, 1502.

*Le sujet est conforme aux évangiles : Au centre, Jésus est crucifié sur une croix plantée sur le Golgotha et fixée dans le sol par des coins. Au-dessus de lui, le Soleil et la Lune de part et d'autre de la croix, car le ciel s'est obscurci en plein midi lors de la crucifixion. Le Soleil et la Lune sont des repères de navigation, importants pour les marins.*
*À gauche, le personnage masculin est saint Jean, le plus jeune des disciples, imberbe. La femme assise est la Vierge Marie, qui détourne le regard. Derrière elle, la femme debout tenant un vase à parfum est l'une des saintes femmes, Marie de Magdalena. Le vase, pour embaumer, est là par anticipation, il sert d'attribut distinctif de la sainte. À droite, le personnage barbu est Joseph d'Arimathie et, tenant un tissu à la main, il arrive avec un linceul. Derrière lui, se trouvent les soldats, romains et juifs, qui gardaient le lieu du supplice.*
*Au fond la ville fortifiée est Jérusalem. Cette ville est au centre du monde dans les cartes primitives, en forme de T inscrit dans un O, et on le voit encore dans nombre de cartes médiévales tardives. L'ouvrage est certes un manuel concret de navigation, mais il donne à voir dans son titre le but de tout voyage terrestre : le sauveur se tenant sur l'axe du monde, la croix.*
*La scène est encadrée d'un arc gothique en anse de panier, de style français gothique flamboyant tardif où les formes de l'architecture se déguisent sous des végétaux. C'est un usage courant dans les gravures et les manuscrits du* XV*e* *siècle qu'elles imitent. Selon l'anachronisme habituel de l'époque, les personnages et les bâtiments de l'époque du Christ sont figurés en style du* XV*e* *siècle (les boutons de l'habit de Jean, la cuirasse du soldat à droite, les armes des autres soldats, la forme des tours de la ville). Il est à remarquer que les ombres sont marquées par des séries de hachures parallèles. Ce procédé est assez rustique pour indiquer le relief, il montre que la gravure n'est pas prévue pour passer chez l'enlumineur comme c'était fréquent.*

*La gravure sur bois est employée depuis des millénaires pour l'impression sur tissu : on y appliquait à la main un tampon de bois gravé en relief et trempé dans la teinture. Les blocs étaient gravés de sorte que les motifs s'ajustaient et pouvaient former une bordure continue. Les premières xylographies sont des images de piété dans la proportion de 80 %, notamment des images illustrant les indulgences largement proposées aux croyants du* XV*e* *siècle.*
*Il y a deux façons de graver sur bois : le bois de fil où la planche est taillée dans le sens des fibres du bois, en un seul bloc, et le bois debout où la planche est coupée perpendiculairement aux fibres du bois, en petits cubes, assemblés par tenons et mortaises ou par collage. Les graveurs sur bois, ou tailleurs de molles, recevaient de l'artiste un dessin qu'ils transposaient à l'envers sur le bois. Les imprimeurs placent le bloc de bois parmi les plombs de la page de texte. À mesure que le bois subit les efforts de la presse, les reliefs de la planche se cassent, les lignes s'interrompent. On peut ainsi faire la chronologie relative des impressions du même bois. La gravure de la crucifixion devait faire partie du fonds de l'imprimerie, ce sont des éléments à tout faire, qu'on va retrouver d'un livre à l'autre dans la production du même atelier. Les éditeurs ont vite compris que leur intérêt était d'économiser le travail en réutilisant les figures à plusieurs endroits du livre. On observe que le bloc est obtenu en calant, par un filet d'encadrement, d'autres blocs de bois gravé dont les traits ne touchent pas le cadre ou s'ajustent mal entre eux. C'est la technique du bois composite, souvent employée dans les impressions rhénanes dès le* XV*e* *siècle.*

(Michel Wiedemann, maître de conférences à l'université de Bordeaux-Montaigne, président de l'Estampe d'Aquitaine.)

# 1520

## Pilote côtier - Auteur

1 - Le grand routier, [oeuvre de] Pierre Garcie dit Ferrande, [est un manuel de] pilotage et instructions pour ancrer tant dans les ports, havres que [dans] les autres endroits de la mer, aussi bien des régions de France, de Bretagne, d'Angleterre, d'Espagne, de Flandres et de l'Allemagne du Nord[85], avec les dangers des ports, havres, rivières et chenaux des parties et régions susdites, avec un calendrier et un comput à la fin, très utile à tous les compagnons, et [avec] les jugements d'Oléron touchant du fait des navires.
Ils sont à vendre à Poitiers, au Pélican.
Avec privilège.

2 - Ici commence le pilotage, routier[86] et ancrage de la mer, aussi bien dans les régions de France, de Bretagne, d'Angleterre, d'Espagne, [que] de Flandres et de l'Allemagne du Nord, avec les dangers des ports, havres, rivières et chenaux des parties et régions susdites. Composé par Pierre Garcie alias Ferrande, demeurant à Saint-Gilles-sur-Vie.
Celui-ci, suivant le conseil et l'avis, et les opinions de tous les maîtres expérimentés dans le noble, très délicat, ingénieux, agréable, téméraire et dangereux art et métier de la mer, pour les pilotes tant de la noble ville de Honfleur que des villes de Caen, Brest, Le Croisic, Saint-Gilles-sur-Vie, Olonne, La Rochelle et tout Brouage.
Et par ceux-ci et au moyen d'eux, avec la petite capacité et habileté de mes modestes savoir-faire et intelligence, j'ai voulu entreprendre, faire et composer le présent livre, qui donnera à connaître et savoir comment quiconque voudra apprendre cet art et [cette] technique très délicate et presque divine du noble métier de la mer et celle d'éviter et fuir tous les dangers, périls, marées pleines d'impétuosité, les courants et les eaux tourbillonnantes[87]. Avec les marques[88] et les pavillons des autres lieux, de tous les havres des pays susdits. [Avec] aussi l'indication de l'attérage des régions et des côtes d'Espagne, qui est une chose très dangereuse pour ceux qui n'ont pas fréquenté les lieux à plusieurs reprises.
Et pour connaître cette terre, j'ai tracé, tiré et figuré par des figures ressemblantes, les caps, pointes et montagnes les plus visibles et reconnaissables de cette côte d'Espagne, avec les lieues[89] et distances entre ces repères.
Et si j'ai omis quelque chose, je m'en remets aux rectifications des braves et courageux marins des lieux nommés ci-dessus.
Et je me recommande à eux et à Dieu.
Pierre Garcie, alias Ferrande, à Pierre Ymbert, mon filleul[90] et cher ami, salut éternel. Quand je

3 - considère, mon filleul et très cher ami, les grands périls et dangers qui sont dans les eaux et les gouffres marins, que, par la grâce de Dieu tout-puissant, [par] intercession, prière et oraison de la très estimée et sacrée Vierge Marie, et de madame sainte Catherine[91] et de madame sainte Barbe[92], j'ai évités et fuis, et j'en suis réchappé au prix de grandes peines et efforts.
J'ai voulu, pour te secourir et t'aider à connaître la manière et la façon par lesquelles tu pourras éviter les grands et malheureux périls de la mer impétueuse, composer et t'envoyer le présent livret, qui t'apprendra à reconnaître et connaître les noms des vents et leurs rhumbs, en présupposant toutefois que tu saches, toi ou un autre, distinguer [le cycle de] la Lune [de celui] du Soleil. Le Soleil et la Lune sont les guides et gardiens de tous les braves compagnons qui voguent et naviguent à travers les ondes innombrables de la

85 *aultes Alemaignes* : il s'agit ici des ports du Nord de l'Allemagne. Quant aux Flandres, elles comprennent trois territoires : la Flandre zélandaise, région côtière du sud des Pays-Bas ; la Flandre française, région française située autour de Dunkerque et de Lille, la Flandre belge, région de la Belgique. Ces régions faisaient partie du comté de Flandre, puissante principauté au Moyen Âge

86 Routier, livre donnant la description d'une route maritime. Voir les notes, page 333, et le glossaire, page 461.

87 *bouillantes* : du verbe *bouillir*, « comme une eau en ébullition ».

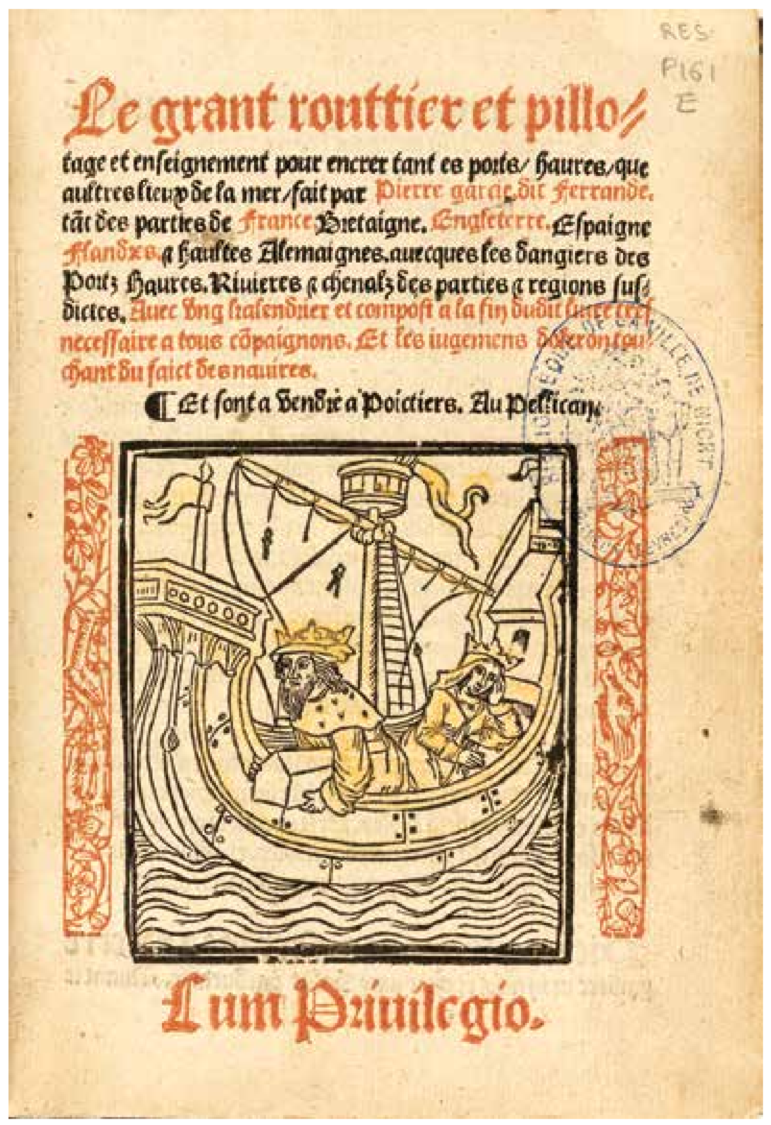
88 *merques et enseignes* : les marques sont des éléments de balisage (bouée, tour, poteau ...) ; les enseignes sont les pavillons de navire ou de pêche.

89 Lieue marine ou lieue géographique. Vingtième partie du degré terrestre et valant trois milles soit 5555 mètres.

90 Vient ensuite l'adresse ou dédicace de l'auteur à son filleul Ymbert. Charles Dugast-Matifeux évoque, sans preuve, la famille du jurisconsulte fontenaisien de ce nom, Imbert de la Terrière, auteur de la *Pratique judiciaire tant civile que criminelle*.

91 À Honfleur, église Sainte-Catherine, église des marins. Sainte Catherine d'Alexandrie, fêtée le 25 novembre, patronne des pêcheurs. C'est le cas aussi de saint André, fêté le 30 novembre. Elle représente la femme comme épouse mystique.

92 Barbe la grande martyre ou sainte Barbe ou sainte Barbara (en grec et en latin) est une sainte de l'Église catholique romaine et de l'Église orthodoxe, fêtée le 4 décembre : prières à sainte Barbe pour être protégé de la foudre. Le culte de sainte Barbe est un des plus populaires de l'Occident médiéval dont la Bretagne, en particulier. L'apogée de son culte se situe au XV[e] siècle avec la représentation, un peu partout, du Mystère de sainte Barbe. On l'invoquait surtout pour se protéger de la mort subite, celle qui privait le défunt de ses derniers sacrements.




Le grant routtier et pillotage et enseignement pour encrer tant es ports/ haures/ que aultres lieux de la mer/ fait par Pierre garcie dit Ferrande. tāt des parties de France/ Bretaigne. Engleterre. Espaigne Flandres. & haultes Alemaignes. avecques les dangiers des Portz haures. Rivieres & chenalz des parties & regions sus dictes. Avec vng kalendrier et compost a la fin dudit liure tres necessaire a tous cōpaignons. Et les iugemens doleron touchant du faict des nauires.

Et sont a vendre a Poictiers. Au Pellican.

Cum Privilegio.

*le grant routtier,* 1520, page 1.

***1520, GRAVURE : nef***

*En page de titre : Représentation d'une nef, une coque à bordage à clin, un château avant et arrière, un mât avec voile sous le vent, une flamme au mât principal mais flottant en remontant le vent, un mât sur le château avant avec une flamme sous le vent. Un roi semble mettre à la mer un coffre ou cercueil, une Reine priant.*

*La gravure initiale montrant un roi et une reine sur un navire et les bordures attenantes sont des éléments interchangeables du fond d'atelier. On met autour de l'image autant de bordures qu'il en faut, sans souci d'unité stylistique. Il n'y a pas de surinterprétation à faire, ni l'image ni les bordures n'ont été gravées pour ce seul ouvrage. On voit d'ailleurs une marque d'usure dans le cadre dont les lignes sont interrompues en plusieurs endroits. (*Michel Wiedemann, président de l'Estampe d'Aquitaine.)

# 1520

mer, pour ce qui a trait tant au transport de marchandises qu'à la pêche.
Toutefois, bien que le Soleil et la Lune te permettent de reconnaître et connaître les heures - le soleil, de jour et la lune, de nuit - j'ai voulu te donner à savoir et reconnaître sans voir ni Soleil ni Lune l'heure de minuit et l'aube du jour. Et tu pourras tout savoir par la figure suivante, sans avoir d'horloge mesurant les heures ou les demies, ni sans compas par nuit claire.
Adieu.
À Saint-Gilles, le dernier jour du mois de mai, l'an de l'incarnation de Jésus-Christ, mille quatre cent quatre-vingt-trois (1483).

[2e partie]

76a - En l'an mille quatre cent quatre-vingt-quatre (1484), le 24 juin,
Pierre Ferrande écrit par figures,
Pour apprendre,
Pour entendre les formes et aussi le mémoire du pays d'Espagne et de la terre
Pour l'apprendre et l'introduire [à] celui qui, de la mer, veut vivre.
Pour lui, prions Dieu, roi de gloire
Qu'en paradis, il ait son repaire.
Amen

[reprise 1re partie]

169a - Il suffit[93], pour l'instant, de te montrer et t'enseigner comment tu dois aller et naviguer sur les côtes des nations et régions susnommées, dont leurs nombreux et périlleux dangers que tu pourras éviter et fuir. Pas seulement pour toi, mais [aussi] pour tous les braves compagnons, de bonne conduite et capables qui liront ce présent livre. Ils pourront, [ainsi], acquérir bien, honneur et salut pour leurs corps et marchandises. Rien ne doit être épargné pour garder la conservation des corps et biens, sur les navires agités et flottant en mer, dont les ondes sont parfois bien extraordinaires à cause de la grande impétuosité des vents qui les sifflent et les boutent. Nul ne peut y échapper, qu'il périsse ou se jette à la côte s'il n'est pas sûr des pays, côtes déjà dites et de la très dangereuse côte du noble duché de Bretagne, en laquelle sont plusieurs coutumes[94] et noblesses. Ces dernières, je veux te les expliquer et faire connaître afin que tu ne sois ni déçu ni surpris, si cela se présente.

[3e partie]

189 - Ces écrits précédents sont extraits du très utile et profitable Rôle d'Oléron par Pierre Garcie, alias Ferrande.

[reprise 1re partie]

196 - Ici finit le Routier et pilotage de la mer, de Pierre Garcie dit Ferrande.

199 - Fait à Paris le vingt septième jour d'août. L'an de grâce mille cinq cent vingt (1520).

93 L'imprimé de 1520 est organisé en trois parties : une première partie des pages 1 à 169 + de la page 190 à 199 ; une deuxième partie, intercalée dans la première, de la page 40 à 76 ; une troisième partie sur les Rôles d'Oléron de la page 170 à 189.

94 *Coustume* ; la coutume : ensemble de règles orales puis écrites de droit formé par des usages suivis pendant de longues durées au sein d'un groupe social, dont taxes et prélèvements. *Noblesse* : un des trois ordres sociaux (clergé, noblesse, serf) constitué par la naissance, la conquête et dont les membres exercent certaines fonctions et détiennent en contrepartie certains privilèges.

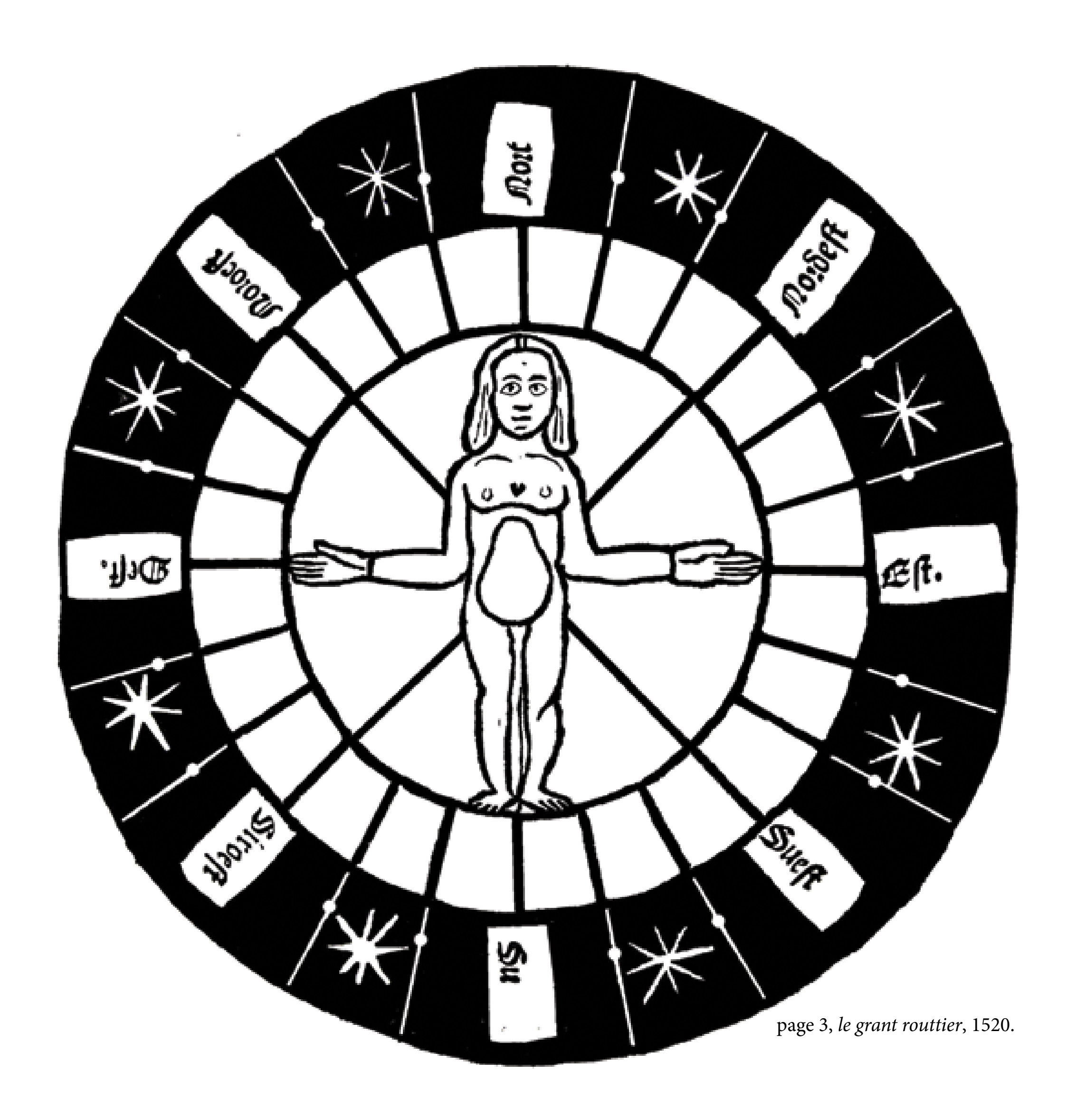


*Enluminure de Maître d'Egerton pour* Le Livre des Merveilles, copié à Paris vers 1410-1412, © BnF ms. fr. 2810, f° 188 v° (1307).

*Cette reproduction du* Voyages *de Jean de Mandeville montre des bateaux, naviguant vers l'Océan Indien grâce aux mesures astronomiques. Le texte qu'elle illustre est contenu dans un recueil de récits de voyages :* Le Livre des Merveilles, *qui contient aussi le texte de Marco Polo.*

## Pilote côtier - Instruments de navigation

# 1490 - 1502 - 1520




page 3, *le grant routtier*, 1520.

Ce chapitre, le Pilote côtier - Instruments de navigation, expose quatre thèmes :

1 - Roue Pôle-Homme (3 pages) ;
2 - âge de la Lune (9 pages) ;
3 - router ou dérive (4 pages) ;
4 - comput (6 pages).
L'âge des marées est présenté pour chaque port.

Soit 22 pages pour l'impression de 1520, format in-4°.

| *Pilote Instruments* | 1520 | 1490 | 1502 |
|---|---|---|---|
| nombre de pages | 22 | 2 | 2 |

Le *grant routtier* (1520) est un pilote de navigation hauturière. C'est le premier texte français imprimé qui révèle *le Règlement* de Munich (1509) et *le Règlement* d'Évora (1519). Dans les traités portugais de « l'art de naviguer » du XVI[e] siècle, des instructions novatrices très simples, pour l'observation des hauteurs, le calcul de la latitude, les tables de concordance, étaient à la disposition des pilotes. Le *grant routtier*, et les écrits précédents (v. 1490 et 1502) de Pierre Garcie participent de cette jeune science de navigation astronomique

Le texte de Pierre Garcie permet de résoudre trois difficultés majeures : repérage dans le temps, positionnement dans l'espace, appréciation de la direction à prendre. Il décrit trois éléments : la Roue Pôle-Homme qu'il appelle compas (*feuillet 3, page 5,* 1520), les tableaux de l'âge de la Lune et des marées, le comput ecclésiastique ou calendrier.
*Chaque port a son vent.* La Roue Pôle-Homme donne un repérage dans l'espace, la latitude, en fonction de l'Étoile polaire qui est fixe. Chaque port a son vent.
*Chaque port a son vent, chaque vent a sa lunaison.* Les tableaux de lunaisons et de marées, sont autant d'indications d'atterrissage avec le vent et sa lunaison.
*Chaque port a son vent, chaque vent a sa lunaison, chaque lunaison a son comput.* L'évolution de ces tableaux est fonction du comput ou calendrier, calculé à partir des fêtes religieuses, moyen mnémotechnique pour se repérer dans le temps.
« *Tels sont les trois éléments indispensables pour se diriger sur mer* ».*85

> *“Pierre Garcie a une connaissance de l'astronomie qui excède de loin ce que l'on pourrait attendre d'un simple pilote hauturier du XV[e] siècle. Il a développé ses connaissances concernant les deux calendriers scientifiques que connaissent déjà les scientifiques de cette époque. Tout d'abord il évoque le temps solaire ou civil, défini à partir de la rotation de la Terre autour du Soleil en 365,25 jours, selon le calendrier julien. Enfin, il nous expose le calendrier lunaire, défini à partir de la révolution de la Lune autour de la Terre en 29, 5 jours solaires. Cette approche de la semaine lunaire puis de la journée lunaire, avec les phases de la Lune d'un peu plus de 25 heures, divisibles en deux demi-journées de 12 heures et 25 minutes, est un protocole indispensable au calcul des marées. L'intérêt de cette science théorique réside en ses applications nautiques.*
>
> *La première application permet la détermination de l'heure civile de 60 minutes, qui est indispensable au calcul de l'estime que Pierre Garcie pratique évidemment puisque son ouvrage est par ailleurs une collection de caps et de distances entre ports. La seconde consiste en calcul des dates civiles des phases de la Lune. Il navigue en effet jour et nuit. Les heures et le degré d'éclairement de cet astre sont de la plus haute importance pour le marin pendant les navigations délicates telles qu'atterrissages de nuit ou encore navigation nocturne dans des passages resserrés. Grâce à une rose à 24 divisions il est facile de lire l'heure sidérale directement dans le ciel et par déduction l'heure solaire. La différence entre le temps sidéral et le temps solaire provient de l'arrondi des décimales après la virgule du nombre : 365,25. On peut donc dire que cette horloge sidérale avance à peu près d'un degré d'arc, soit 4 minutes par jour. Il est facile donc de passer de l'heure sidérale à l'heure solaire en tenant compte de l'accumulation de l'avance au cours de l'année ; on se recale en fonction de la date. Un troisième intérêt de la position de la Lune consiste à pouvoir calculer l'heure de la pleine mer en un lieu donné. De là, il est possible de définir non seulement la hauteur d'eau mais surtout la présence de courants de marée, flot ou jusant, qui facilitent les navigations particulières telles que l'entrée dans une embouchure ou la remontée d'estuaires, indépendamment de la disposition du vent.”**86

La démarche qui suit reprend en partie la méthodologie de Pierre Garcie, en adaptant chaque étape nécessaire pour déterminer **l'heure de la pleine mer** dans un port connu et ainsi donner « l'établissement du port ». Ces calculs approchés demandaient déjà aux marins de solides connaissances.

### Étape 1 : déterminer le nombre d'or et l'épacte : détermination du jour de Pâques

#### Le calcul

Au XV[e] siècle, de nombreux laïcs ne connaissaient pas, par cœur, la série des douze mois. L'utilisation de la main pour calculer était irremplaçable. Pierre Garcie propose d'utiliser les doigts, pour déterminer la date de Pâques, le nombre d'or, l'épacte et le comput ecclésiastique (recueil de recettes pour calculer la date des fêtes religieuses chrétiennes).

*85 L. Dujardin-Troadec, *Les cartographes bretons du Conquet, la navigation en images, 1543-1650*, Brest, Imprimerie commerciale, 1966. Voir aussi Emmanuel Poulle, *Les instruments astronomiques du Moyen Âge*, 1967 ré-édité en 1983.

*86 Michel Com'Nougué, *Les Nouvelles Méthodes de Navigation durant le Moyen Âge*, thèse inédite de doctorat, CNAM, 2012.

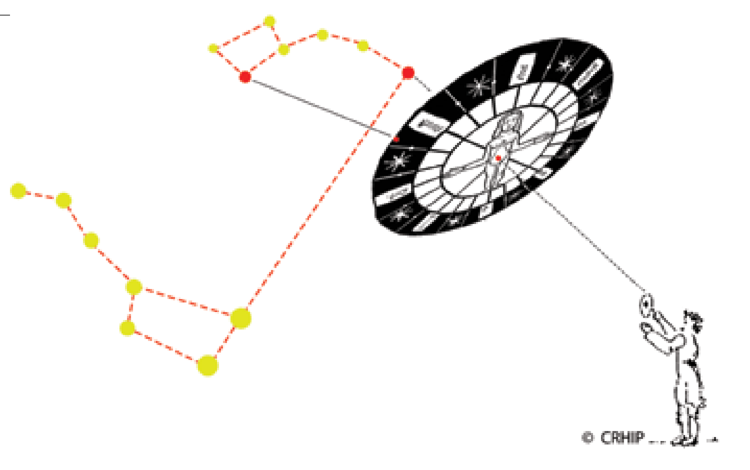
# 1520

## Pilote côtier - Instruments de navigation
### *I – Roue Pôle-Homme*

3 - [J'ai] composé[95] et [je t'ai] envoyé le présent livret, qui t'apprendra à reconnaître et connaître les noms des vents et leurs rhumbs, en présupposant toutefois que tu saches, toi ou un autre, distinguer [le cycle de] la Lune [de celui] du Soleil. Le Soleil et la Lune sont les guides et gardiens de tous les braves compagnons qui voguent et naviguent[96] à travers les ondes innombrables de la mer, pour ce qui a trait tant au transport de marchandises qu'à la pêche.
Toutefois, bien que le Soleil et la Lune te permettent de reconnaître et connaître les heures - le soleil, de jour et la lune, de nuit - j'ai voulu te donner à savoir et reconnaître sans voir ni Soleil ni Lune l'heure de minuit et l'aube du jour. Et tu pourras tout savoir par la figure suivante, sans avoir d'horloge[97] mesurant les heures ou les demies, ni compas[98], par nuit claire.
S'ensuit la figure qui apprend à reconnaître et savoir les heures de nuit, c'est-à-dire minuit et l'aube du jour, sans Soleil ni Lune ni compas, et sans horloge mesurant les heures ou les demies, avec les noms et les rhumbs des vents, ce qui est une chose très délicate et nécessaire pour l'habile et ingénieux métier de la mer.

5 - Sache que lorsque les Gardiennes[99] du Pôle, c'est-à-dire les deux étoiles [Kochab et Pherkad], seront en chacun des rhumbs ou quarts de vents représentés ci-dessus de telle manière que chaque quart vaut une heure de nuit ou de jour[100], comme il sera écrit par la suite, [c'est] dans cette condition qu'il sera minuit ou aube de jour, et tu pourras le savoir par la figure et compas qui précèdent.
Et note que la représentation de l'homme, mise dans ce compas, servira la démonstration des choses exposées, en mettant le cœur de cet homme à l'endroit de l'Étoile du Nord, et la tête vers le haut[101], et pour comprendre, par analogie, que la tête de l'homme est le nord. Et quand les deux étoiles seront justes sur la tête, elles seront au nord. Et ainsi des autres membres [du corps] comme ils sont figurés[102].

*La Roue Pôle-Homme est évoquée dans un texte portugais dès 1295 (*Tractatus novus de Astronomia *de Ramón LLULL, Île de Majorque). (cf : Millas Vallicrosa,* El libro de la nova geometria de Ramon Luu, *Barcelone, 1953.) Vers 1428, D. DUARTE présente une roue,* « roda »*. Puis vers 1490, la* « roue Pôle-Homme », « Roda do Homem do Polo »*.*
*Pierre Garcie le publie en 1520. Il pourrait être représenté dans le manuscrit de 1483.*

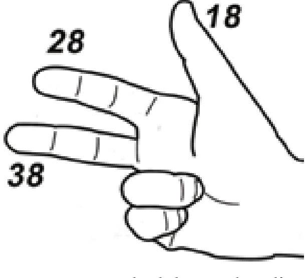



95 Pierre Garcie présente maintenant le *Règlement* d'Évora. Voir page 66.
96 *seillants* : naviguant, de *sigle* : voile ; d'où *sigler*, *seiller*, *seigler*, pour cingler, naviguer.
97 *horloge* : sablier d'une durée de 60 minutes ou 30 minutes. Voir page 340, chapitre IV sur *le garde-temps ou le sablier*.
98 *compas* : C'est la seule fois où Pierre Garcie évoque le compas, au sens de *calamite*, qui deviendra *boussole*, plus tard. Voir page 334.
99 Les Gardes du Nord ou les Gardiennes du Pôle, (*guardas,* en portugais), sont Kochab (β) et Pherkad (γ), étoiles à l'extrémité de la Petite Ourse. Pour trouver l'Étoile polaire (α), il suffit de prolonger l'extrémité de la Grande Ourse, par cinq fois, pour arriver sur la Petite Ourse et l'Étoile polaire. Cette étoile indique le Nord. La Grande Ourse tourne autour de l'Étoile polaire en un peu moins de 24 h.
100 Le cercle de la Roue Pôle-Homme a 24 quarts, qui correspondent à 24 heures. Le quart de cercle fait 15°.
101 Amont et Contremont : vers le haut ; aller à contremont : remonter.
102 Bien saisir que le discours est dit oralement, par un marin, qui est au centre du dispositif. L'homme, ou la *Roue Pôle-Homme,* est mis en parallèle à un compas ; il regarde l'alignement des Ourses (Petite Ourse et Grande Ourse) et il détermine l'Étoile polaire ; il peut alors pointer le nord en relation avec la ligne de foi du bateau, soit l'écart avec la route du bateau.

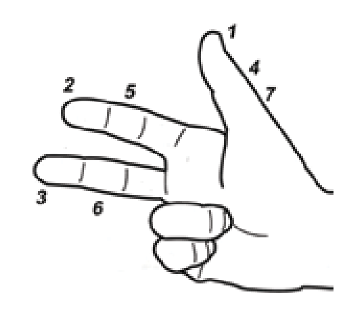
**Le nombre d'or**[*87]

Les phases de la Lune se renouvellent à l'identique tous les 19 ans. Chaque année du cycle lunaire porte un numéro de 1 à 19, appelé, *Nombre d'Or*.

L'année lunaire est composée de 12 lunaisons[*88] qui comptent 29 ou 30 jours, soit un total de 354 jours. L'année solaire est le temps qui sépare deux passages consécutifs du Soleil au point vernal (époque de l'équinoxe de printemps). S'il existait une commune mesure aux périodes de la Lune et du Soleil, les Nouvelles et Pleines Lunes se reproduiraient à dates fixes. En réalité, l'année solaire compte 365 j 5 h 48 min 45 s, et l'année lunaire 354 j 8 h 48 min 34 s pour 12 lunaisons, une lunaison étant de 29 j 12 h 44 min 3 s. Une année solaire ne peut donc contenir un nombre entier de lunaisons. Entre l'année solaire et l'année lunaire, existe une différence de 11 jours, précisément 10 j 21 h 0 min 11 s. Cette différence accumulée d'année en année s'appelle l'*épacte*. Lorsque celle-ci atteint une valeur égale ou supérieure à la durée d'une lunaison, c'est-à-dire au bout de 3 ans (3 x 11 : 33, en évaluant le décalage à 11 jours), on intercale dans l'année lunaire une lunaison supplémentaire de 30 jours, afin de rattraper, au moins partiellement, le retard sur l'année solaire. C'est l'*embolisme*. L'année lunaire en cause passe alors de 354 à 384 jours, en chiffres arrondis. Au bout de dix-neuf ans, les mêmes valeurs se retrouvent à un jour près. Or ce jour correspond à l'erreur accumulée, en évaluant par excès à 11 jours au lieu de 10 j 21 h 0 min 11 s. Il suffit donc de sauter le jour excédentaire (« saut de lune ») pour entamer un nouveau cycle. En effet, la première année, il y a un décalage de 11 jours, la deuxième de 22 ; la troisième, il y a *embolisme*, on rajoute 30 jours à l'année lunaire ; il reste donc 3 jours de décalage. En recommençant ces opérations, les décalages sont successivement, depuis le premier jour : (11, 22, 3), (14, 25, 6), (17, 28, 9), (20, 1, 12), (23, 4, 15), (26, 7, 18) où, après six *embolismes*, on arrive à la 18e année. À la fin de la 19e année, le décalage est donc de 29 (18+11) jours. Il suffit donc d'un nouvel *embolisme* de 30 jours pour avoir, à un jour près (« saut de lune ») la correspondance entre années solaire et lunaire. L'initiative de cet arrêt revient au Sanhédrin de Jérusalem, en 70. Un cycle de 235 lunaisons ou 19 années, dit « *de Méton* » (433 av. J.-C.) est achevé ; dans le comput, chaque numéro de l'année d'un cycle (de 1 à 19) est nommé « *nombre d'or* ».




Calcul du nombre d'or par Pierre Garcie, page 7, 1520.




**L'épacte**

L'*épacte* [du grec *epaktai kêmerai* : jours intercalaires] est par définition le nombre de jours qu'il faut ajouter à l'année lunaire pour qu'elle soit égale à l'année solaire. L'*épacte* mesure la différence entre l'année solaire et l'année lunaire et représente l'âge de la Lune au premier jour de l'année. Grâce à la valeur annuelle de l'*épacte*, il est donc facile de remonter au premier jour de la lunaison en cours. En ajoutant 14 jours, on trouve alors la date de la Pleine Lune correspondante. L'*épacte julienne* prend d'année en année ces 19 valeurs successivement : 8, 19, 0, 11, 22, 3, 14, 25, 6, 17, 28, 9, 20, 1, 12, 23, 4, 15, 26. À un multiple de 30 près, ces valeurs forment une progression arithmétique de raison 11. Pour la calculer on peut procéder ainsi : prendre le numéro de l'année et faire la division euclidienne par 19 ; on obtient le nombre d'or de l'année moins un. Multiplier le reste de la division par 11 et ajouter 8. On effectue ensuite la division euclidienne de ce nombre par 30 : l'*épacte* est le reste de cette division.

**Le comput ecclésiastique**

Comment connaître l'année bissextile ? Combien y-t-il de jours par mois ? Comment connaître la date de Pâques ? Comment repérer la liste des dimanches ? Voilà des questions auxquelles Pierre Garcie répond en s'appuyant sur le calendrier ou *comput ecclésiastique* (*compost*, par Pierre Garcie, 1520). Il est la base du fonctionnement du calendrier julien et du futur calendrier grégorien.

► *Pâques.*

La définition ecclésiastique actuelle de la date de Pâques est celle adoptée par le concile de Nicée. En l'an 325, ce concile, convoqué par l'empereur Constantin, décrète la règle suivante pour la date pascale :

> *« Pâques est célébré le dimanche qui suit le quatorzième jour de la Lune qui atteint cet âge au 21 mars ou immédiatement après. »*

*87 Bernard Ribémont, *Calendrier des bergers, préface de Max Engammare*, Paris, PUF, coll. Sources, Fondation Martin Bodmer, 2008.

*88 Lunaison : temps d'un mois lunaire qui sépare deux Nouvelles Lunes consécutives.

# 1520

Et pour mieux comprendre comment, il est préférable de prendre les choses en leur début, qui sera le premier mois de l'année, qui se nomme Janvier.
Pour commencer, Janvier
À la mi-janvier, les Gardiennes [du Pôle sont] à l'est à minuit[103], et les Gardiennes au nord à l'aube du jour. À la fin de janvier, les Gardiennes [sont] à l'est quart de nord-est à minuit, et les Gardiennes au nord quart de nord-est à l'aube du jour.
Février
À la mi-février, les Gardiennes [du Pôle sont] au nord-est un quart d'est à minuit, et les Gardiennes au nord à l'aube du jour. À la fin de février, les Gardiennes [sont] au nord-est à minuit, et les Gardiennes au nord quart de nord-est, à l'aube du jour.
Mars
À la mi-mars, les Gardiennes [du Pôle sont] au nord-est quart de nord à minuit, et les Gardiennes au nord-ouest quart de nord à l'aube du jour. À la fin de mars, les Gardiennes [sont] au nord quart de nord-est à minuit, et les Gardiennes au nord-ouest à l'aube du jour.
Avril
À la mi-avril, les Gardiennes [du Pôle sont] au nord à minuit, et les Gardiennes au nord-ouest à l'aube du jour. À la fin d'avril, les Gardiennes [sont] au nord quart de nord-ouest à minuit, et les Gardiennes au nord-ouest quart d'ouest à l'aube du jour.
Mai

6 - À la mi-mai, les Gardiennes [du Pôle sont] au nord-ouest quart de nord à minuit, et les Gardiennes à l'ouest quart de nord-ouest à l'aube du jour. À la fin de mai, les Gardiennes [sont] au nord-ouest à minuit, et les Gardiennes à l'ouest à l'aube du jour.
Juin.
À la mi-juin, les Gardiennes [du Pôle sont] au nord-ouest quart d'ouest à minuit, et les Gardiennes à l'ouest à l'aube du jour. À la fin de juin, les Gardiennes [sont] à l'ouest quart de nord-ouest à minuit, et les Gardiennes à l'ouest quart de sud-ouest à l'aube du jour.
Juillet.
À la mi-juillet, les Gardiennes [du Pôle sont] à l'ouest à minuit, et les Gardiennes au sud-ouest quart de sud à l'aube du jour. À la fin de juillet, les Gardiennes [sont] à l'ouest quart de sud-ouest à minuit, et les Gardiennes au sud quart de sud-ouest à l'aube du jour.
Août.
À la mi-août, les Gardiennes [du Pôle sont] au sud-ouest un quart d'ouest à minuit, et les Gardiennes au sud à l'aube du jour. À la fin d'août, les Gardiennes [sont] au sud-ouest à minuit, et les Gardiennes au sud quart de sud-est à l'aube du jour.
Septembre.
À la mi-septembre, les Gardiennes [du Pôle] [sont] au sud-ouest quart de sud à minuit, et les Gardiennes au sud-est quart de sud à l'aube du jour. À la fin de septembre, les Gardiennes [sont] au sud quart de sud-ouest à minuit, et les Gardiennes au sud-est à l'aube du jour.
Octobre.
À la mi-octobre, les Gardiennes [du Pôle sont] au sud à minuit, et les Gardiennes au sud-est quart d'est à l'aube du jour. À la fin d'octobre, les Gardiennes [sont] au sud quart de sud-est à minuit, et les Gardiennes à l'est quart de sud-est à l'aube du jour.
Novembre.
À la mi-novembre, les Gardiennes [du Pôle sont] au sud-est quart de sud à minuit, et les Gardiennes à l'est quart de nord-est à l'aube du jour. À la fin de novembre, les Gardiennes [sont] au sud-est à minuit, et les Gardiennes au nord-est quart d'est à l'aube du jour.
Décembre.
À la mi-décembre, les Gardiennes [du Pôle sont] au sud-est quart d'est à minuit, et les Gardiennes [sont] au nord-est quart de nord à l'aube du jour et la nuit commencent à diminuer. À la fin de décembre, les Gardiennes

103 Le texte de Pierre Garcie est celui du *Règlement* d'Évora, voir l'explication de l'instrument, page 92. Au cours de la nuit, la Grande Ourse semble tourner autour de l'Étoile polaire. En réalité, c'est la Terre qui tourne autour du Soleil. On parle du mouvement apparent des étoiles. À la mi-janvier et à minuit, les gardes de la Petite Ourse sont à l'est, et à l'aube au nord, soit 6 heures après (6 rhumbs).

En détail, les règles ecclésiastiques sont les suivantes :

a) Pâques se situe le premier dimanche après la première Pleine Lune ecclésiastique, qui survient le jour de l'équinoxe vernal ou juste après ;
b) cette Pleine Lune ecclésiastique spécifique est le 14e jour de la lunaison tabulaire (Nouvelle Lune) ;
c) l'équinoxe vernal est fixé au 21 mars ; aussi, Pâques est-il toujours situé entre le 22 mars et le 25 avril.
En somme, Pâques est le premier dimanche qui suit la première Pleine Lune de printemps.

Pierre Garcie propose une méthode pour connaître le nombre d'or, la succession des mois, puis celle des fêtes dominicales, enfin la détermination de Pâques (page 7 à 10, et page 189 à 195, 1520). Pour la succession des dimanches et fêtes religieuses, il conseille ce moyen mnémotechnique :
nombre d'or : 1 / Sanctorum (9 lettres) 9 semaines après Noël ;
nombre d'or : 2 / Sanctus (7 lettres) 7 semaines après Noël ;
nombre d'or : 3 / Benedictus (10 lettres) 10 semaines après Noël ;
nombre d'or : 4 / Applicat (8 lettres) 8 semaines...»

**Étape 2 : trouver l'âge de la Lune**

C'est le nombre de jours écoulés depuis la Nouvelle Lune. L'âge de la Lune est déterminé de deux manières, la première à partir du calendrier et de l'épacte, la deuxième à partir de l'angle que font le Soleil et la Lune, vus de la Terre. La Lune se déplace dans un plan proche de celui de l'écliptique. Au moment de la Nouvelle Lune, l'écart entre Lune et Soleil est nul, vingt quatre heures plus tard, la Lune retarde sur le Soleil d'environ 48 minutes ou 4/5 d'heure, ce qui correspond à un angle de 12°. Chaque jour le déplacement de la Lune est en moyenne le même pour revenir à un écart nul, une lunaison plus tard. Cet angle, qui est l'angle du Soleil avec le méridien, correspond, en heure, au passage de la Lune au méridien. La Roue Pôle-Homme de « 24 heures » de Pierre Garcie sert à ce calcul. Chaque angle fait 15°.

**La Roue Pôle-Homme et la rose des vents**

▸ *La Roue Pôle-Homme*
C'est un appareil déjà ancien qui a été décrit par Ramón Llull en 1286-1295. Un cercle gradué en 24 heures copie la rose-cadran. Il s'agit d'un disque percé d'un trou en son centre. On dirige le disque vers la Polaire que l'on observe à travers le trou central ; on règle la longueur du bras (Polaire-Kochab) de façon à apercevoir Kochab sur la circonférence du cercle. C'est la rotation, au cours de la nuit, de Kochab autour de la Polaire qui va donner l'heure. En effet, Kochab, comme toutes les autres étoiles, va décrire une orbite circulaire autour du pôle. Évidemment, la Polaire n'et pas au pôle exact, l'appareil souffre donc d'une approximation qui est cependant très supportable. Le problème vient de ce que le temps local est lié à la révolution de la terre sur elle-même, soit par définition, 24 heures. L'horloge marcherait à merveille, si les étoiles n'étaient réglées, pour leur part, sur la durée de la révolution de la terre autour du Soleil, soit un an. Mais l'année comporte 365,25 jours de 24 heures. Il s'en suit que chaque nuit les étoiles se lèvent un peu plus tard, en heure locale ; cette horloge dérive doucement, elle retarde chaque jour un peu plus. Elle ne se retrouvera à l'heure que quatre ans plus tard.
La Roue Pôle-Homme servait dans les monastères pour déterminer les heures de prière de nuit. Il fait une timide apparition chez les marins, pour des problèmes de latitude, entre 1434 et 1462.

▸ *La rose des vents*
C'est un instrument pour lire l'heure de la Lune au méridien, en fonction du point d'observation. Pierre Garcie insiste sur le fait que la rose des vents, à 24 divisions, est à la fois une boussole et une horloge, puisqu'elle permet de déterminer in fine l'heure solaire par la position des Gardes, jouant le rôle d'aiguilles des heures sur le cadran horaire que forme cette rose. Depuis l'antiquité on construit des cadrans solaires, horloges qui ont aussi la particularité de montrer le sud à Midi vrai. Rien d'étonnant à cela, puisque la définition astronomique du jour solaire ou civil est : l'espace de temps qui sépare deux passages consécutifs du Soleil au méridien supérieur du lieu, c'est-à-dire, la ligne Nord-Sud. Le jour consiste donc également en deux passages consécutifs du Soleil au Sud vrai.
Cette ambivalence de la rose des vents peut être étendue à la rose du compas qui comprend 32 intervalles. On prend comme durée de l'intervalle, 3/4 d'heure, pour pouvoir couvrir le tour complet en 24 heures. Il en résulte que l'on peut prendre le relèvement de deux astres, en déduire le temps qu'il faut pour que l'astre le plus à l'est prenne dans le ciel la place exacte de l'astre le plus à l'Ouest qui se sera couché entre temps.
La Lune, étant au méridien, est repérée par rapport au Soleil par son âge ou par l'écart avec le Soleil qui peut être donné en degrés, en heures ou encore en rhumbs sachant que :

90° : 6 h : 8 rhumbs : 7 jours ½

# 1520

## Pilote côtier - Instruments de navigation

### *2 – âge de la Lune : savoir compter*

[sont] à l'est quart de sud-est à minuit, et les Gardiennes au nord quart de nord-est à l'aube du jour.

**Voici la manière de trouver la Nouvelle Lune de façon très subtile**

7 - Qui veut être bon marinier
Il lui convient de trouver par raison,
la manière et la façon
en tout temps et saison,
la Lune nouvelle.
Aussi par une connaissance sans fiction
tu pourras savoir en tout temps
de la Lune et de son renouveau.
Tu trouveras un nombre en ce livre.
Quand tu l'auras,
de la Lune nouvelle, tu seras sûr.
Tu trouveras la pure vérité
par ta main, sans l'aide d'autre livre.
Ce qui est chose fort habile.

**Pour savoir la Nouvelle Lune**

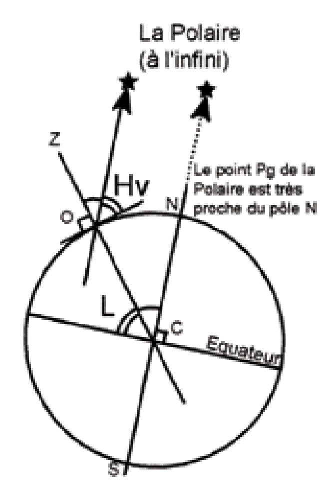
7 - Si tu veux savoir trouver la Nouvelle Lune par ta main : prends trois de tes doigts.
À savoir : le premier qui sera le pouce et les deux suivants. Premièrement compte sur le pouce, le nombre 18. Et sur le doigt suivant, compte + 10 et cela fera la somme de 28. Et sur le troisième doigt qui sera le maître doigt de ta main, compte + 10, et la somme fera 38. Tu auras ainsi 18 sur le premier ; 28 sur le second ; et 38 sur le troisième doigt. [Premier repère].
[Deuxième repère : le nombre d'or] De même, sache quel est le nombre d'or[104] de l'année en cours ou une autre sans compter les milliers ni les cents, mais seulement les ans en dessous des cent[aines] de l'année en cours ou de l'année où tu voudras trouver la Nouvelle Lune. Et compte ce nombre d'or sur tes trois doigts, dessus nommés, [suivant cette] méthode.

8 - Premièrement il te convient de compter sur le premier qui est le pouce : 1. Et sur l'autre doigt + 1 et cela fera 2. Et sur le troisième qui est le maître doigt +1 et cela fera 3. Et derechef compte sur le pouce le 4. Et ainsi de suite, sur le dessus des trois doigts tout le nombre d'or de l'année jusqu'à la fin. Et le doigt où finira le nombre d'or, relève par écrit, si possible, le nombre [du premier repère]. À savoir le pouce est 18 ; sur le doigt suivant, 28 ; et sur l'autre qui est le maître, 38. Ceci fait, réfléchis et assemble ce nombre du doigt et seulement sur lequel finira le nombre d'or. Et sache combien le tout se montera en nombre et en somme. [Troisième repère : l'épacte] Et puis fais autant de fois comme tu pourras jusqu'à trois fois, et seront 90. Et puis sache combien il en demeure au dessus des 3 fois 30, qui font 90. Et tout ce qui demeurera au dessus sera le cours et nombre pour trouver et connaître la Nouvelle Lune pour toute cette année dont tu prendras le nombre. Et ainsi, veuille bien savoir combien il en demeure au dessus de 90 du nombre à écrire. Et assemble avec ce nombre par chaque mois, 1 jour, en comprenant le mois de mars pour le premier jusqu'au mois auquel tu voudras prendre ou trouver la Nouvelle Lune. Et compte le premier jour du mois pour 1. Et assemble les jours du mois devant avec le reste du nombre au dessus de 90. Et sache combien il y a en nombre. Et autant de nombre comme tu trouveras et autant de jours aura la Lune le premier jour du mois.
Exemple familier : prends l'an 1520, tu veux trouver la Nouvelle Lune ; il faut savoir que

9 - le nombre de cette année pour y trouver la Lune sera compté comme 1. Et par cela, 1 sera le nombre en toute l'année. Et si cela te convient ; compte le mois de mars par + 1 et cela fera 2. Puis compte le premier jour de mars par + 1 et cela fera 3. Ainsi au premier jour du mois de mars, la Lune aura 3 jours. Et ainsi des

104 [Deuxième repère] Le Nombre d'Or, qui n'a en fait aucun rapport avec le fameux nombre d'or connu en architecture, est également appelé Cycle Lunaire. C'est une période de 19 ans au bout de laquelle la succession des lunaisons s'effectue aux mêmes jours de l'année.
[Troisième repère] L'épacte est l'avance de la Lune sur le début de l'année solaire. Chaque période de 30 jours vaut un mois lunaire entier. Voir page 68.

**Étape 3 : déterminer la latitude du lieu avec l'Étoile polaire ou le Soleil**




Pour déterminer sa latitude dans l'hémisphère Nord, il est aisé d'utiliser l'Étoile polaire*[89] dont la hauteur dans le ciel correspond, à très peu de chose près, à la latitude du lieu d'observation. Elle a une position caractéristique : elle est située presque dans l'alignement de l'axe des pôles de la Terre. Cette situation particulière lui confère un avantage déterminant sur toutes les autres étoiles : la hauteur de l'Étoile polaire au-dessus de notre horizon est à peu près égale à notre latitude.
Si l'on ne cherche pas la grande précision, cette mesure approchée peut suffire. En effet l'Étoile polaire est « à côté » du pôle. Pierre Garcie utilise la Roue P-H pour faire ces calculs.

Soit, la formule suivant le schéma ci-contre : Hv : L

S'il se trouve au sud de l'Équateur, un navigateur utilise la hauteur du Soleil. Pour ce faire, il se sert d'un instrument qui l'autorise à observer le Soleil sans se brûler les yeux. Il s'agit de l'astrolabe nautique, qui permet de « peser*[90] le Soleil », sans le regarder directement. Les pilotes s'en servent pour calculer la latitude du navire à midi, au moment où le Soleil cesse de monter et traverse le méridien nord-sud. Le complément à 90° de la hauteur ou distance zénithale combiné (ajouté ou retranché, selon le cas) avec la déclinaison solaire, donne la latitude en une seule opération.
La détermination de la latitude par la hauteur méridienne du Soleil implique d'utiliser une formule mise au point par les astronomes juifs du groupe, *Junta dos Mathematicos*, du roi portugais João II : *latitude : distance zénithale du soleil* ± *déclinaison du Soleil.* Cette déclinaison est donnée dans les des tables de l'astrologue Abraham Zacuto*[91].

**Étape 4 : déterminer l'âge de la marée**

**Les marées**

La relation entre l'âge de la Lune et l'amplitude de la marée, les effets de la déclinaison de l'astre, mais aussi la concordance de leurs variations furent observés bien avant la Renaissance. La marée est de type « semi-diurne », avec une période moyenne de 12 h 25. Il y a donc décalage chaque jour des heures de basse et pleine mer.
Pour connaître le mouvement de la marée au voisinage d'un port particulier, Pierre Garcie donne des tables qui indiquent l'heure de la pleine mer au méridien du jour de la Nouvelle Lune dans un lieu donné. Nous trouvons ces tables d'établissement du port pour la zone Manche Nord et Ouest France, Manche Sud Angleterre et Nord Espagne.

Voilà ce qu'il écrit page 3 de l'impression de 1502 :

> « *a chansaye a grenese a jarse a forc et a erc la lune o su basse mer a terre : et o l'oest plaine mer.* »

soit : « *à Chausey, Guernesey, Jersey, Sercq et Herm, la lune [est] au sud basse mer, à terre, et à l'ouest, [à] plaine mer.* »

Que je traduis et développe ainsi :

> *[Au méridien, la Nouvelle et Pleine] Lune des Îles Chausey, Guernesey, Jersey, Sercq et Herm [est par relèvement] au sud [à] basse mer, à terre, et à l'ouest [à] pleine mer.*

Il faudra attendre les travaux de Kepler (1609), qui, le premier, émet l'hypothèse que « *les eaux des mers devaient toujours se diriger vers la Lune* ». Il dut pourtant abandonner sa théorie au vu des critiques de Galilée. Celui-ci considérait en effet que les marées étaient liées au mouvement de translation et de rotation de la terre. Ce fut Newton qui, en 1687, posa les fondements véritables des recherches précédentes, rattachant la théorie des marées à son grand principe de la gravitation universelle. Il démontra ainsi que le moteur des marées réside dans l'attraction exercée sur les molécules des océans par la Lune et le Soleil.

*suite page 80*

*89 Bensaude Joaquim *L'astronomie nautique au Portugal à l'époque des grandes découvertes*, Bern, Akademishe Buchandung Von Max Dreschel, 1912.
A la fin du XV siècle, l'étoile polaire est à 3,5° du pôle céleste Nord. L'erreur sur la latitude est donc au maximum de 3,5°, soit près de 388 km.
*90 L'expression vient de la façon de tenir l'astrolabe par l'anneau à la façon d'un peson ou d'une balance romaine.
*91 Abraham Zacuto (1450-v.1510), astrologue et mathématicien, au service du roi João II du Portugal (1481-1495).

# 1520

autres mois en comptant pour chaque mois, 1 jour; et le premier jour du mois auquel tu voudras prendre la Nouvelle Lune.

Et si c'est une année bissextile[105], compte pour chaque mois, 1 jour, jusqu'au mois auquel tu voudras prendre la Nouvelle Lune; à ce mois, tu ajoutes 1. Ensuite, compte par le bissexte un jour et le premier jour du mois. Et autant de jours comme tu trouveras, et autant de jours aura la Lune le premier jour de ce mois auquel tu voudras trouver la Nouvelle Lune. Et si le nombre de jours des mois dépasse 30, autant de jours au dessus seront autant de jours de la Nouvelle Lune, le premier jour du mois.

**Et pour trouver l'année bissextile par le nombre d'or avec ta main[106]**

Il te convient de savoir quel est le nombre d'or de l'année sans compter les milliers ni les cents, mais seulement le nombre au dessous. Tu mets ce nombre en quatre parts. Et s'il se trouve un nombre entier en chacune des quatre parties, tu auras une année bissextile. S'il se trouve un nombre qu'en demi-année, ou quart d'année, ou trois quarts d'année, tu ne seras pas en année bissextile. Mais seulement s'il y a uniquement un nombre entier, l'année sera bissextile.

Veuille savoir que le nombre d'or et la date de l'an prend son commencement à la fête de Notre-Dame, en mars[107]. Et pourtant il faut prendre le mois de mars pour le premier si tu veux trouver le nombre d'or et la Nouvelle Lune.

**Pour savoir combien de jours il y a en chaque mois.**

10 - Je suppose que tu saches les noms de chaque mois de l'an. Mais il faut apprendre et dire combien il y a de jours par mois : car certains en ont plus que les autres.

Premièrement il faut compter sur ton pouce et sur l'index, tous les mois, en commençant par janvier sur le pouce, février sur l'autre doigt, et ainsi de suite. Mais il faut que tu comptes juillet et août sur le pouce. Et ainsi tous ceux qui échoueront sur le pouce auront 31 jours. Et tous ceux qui échoueront sur l'index auront 30 jours. Le mois de février est excepté car il n'a que 28 jours, quand ce n'est pas l'année bissextile. En l'année bissextile, il a 29 jours.

## *2 – l'âge de la Lune : décalage Lune-Soleil*

**[Pour départir[108] la Lune du Soleil]**

Si tu veux différencier la Lune et le Soleil, premièrement, il te convient de savoir et noter qu'en un an, il y a 365 jours. Auxquels tu trouveras 8760 heures, sachant que chaque jour naturel a une durée de 24 heures. Soit les 100 jours, 2400 heures. Ce qui peut ainsi s'énoncer : 365 jours, 8760 heures. Et ainsi tu trouveras le cours de 730 marées de 12 heures par marée. Lesquelles sont au départ en 1460 marées de 6 heures par marées. En comptant le flot et le jusant[109], à savoir que le flot est de six heures et le jusant de six heures. Et ainsi tu trouveras tes 8760 heures.

Sache qu'au cours de ces 8760 heures, il y a le cours de douze lunaisons et une Nouvelle Lune en premier quartier[110]. En comptant 30 jours par Lune et 5 jours par prime et renouveau, tu trouveras 360 et 5 jours

11 - chaque année, se montant 30 jours par chaque lune. Lesquelles lunes des 30 jours ont [une période] de 8 rhumbs de vent par jour. Ces 8 rhumbs de vent sont répartis et divisés en 32 quarts par jour naturel. Et il y a ces 32 quarts de vent pour chaque jour, 2 marées de 12 heures par marée, 6 heures de flot et 6 de jusant. Et par 24 heures, par chaque jour, il y aura deux marées, qui se placent à chaque Nouvelle Lune de 15 jours, 30

105 Du latin *bisextilis*, composé de bis (« deux fois ») et sextus (« sixième »). Dans le calendrier romain, la correction à apporter entre la révolution de la Terre autour du Soleil et la rotation de la Terre sur elle-même était réalisée en ajoutant un jour à la fin de l'année, c'est-à-dire en février. La dénomination à rebours des jours produisant alors deux fois « *le sixième jour avant les calendes de mars* ». Année bissextile, an bissextil (très rare en français moderne) : année qui revient tous les quatre ans et dans laquelle le mois de février a vingt-neuf jours au lieu de vingt-huit.

106 Pour connaître l'année bissextile, Pierre Garcie propose de diviser par 4 le nombre d'or. Si le résultat est un nombre entier sans reste, c'est une année bissextile. Il en est ainsi pour le nombre d'or, 4, 8, 12, 16.

107 Le 25 mars, fête de l'Annonciation. Ce début d'année sera reporté au 1er janvier par l'édit du Roussillon, en 1564, par Charles IX.

108 Différencier, répartir.

109 *Esbe :* jusant. Le flux de la mer est le mouvement de ses eaux qui se portent ordinairement vers la terre durant 6 heures et le reflux est un autre mouvement contraire durant les 6 autres heures. Le flux est plus communément appelé *flot* par les navigateurs lesquels donnent au reflux le nom de *jusant* ou *esbe*.

110 *Prime de la Lune*, se dit de la Nouvelle Lune lorsqu'elle paraît pour la première fois, deux ou trois jours après la conjonction; on dit que la Lune est en prime, lorsque l'on aperçoit pour la première fois le croissant, c'est-à-dire lorsqu'on voit pour la première fois la Lune se lever en même temps que le Soleil se couche.

# 1490

69 - **Qui veut savoir le cours et les positions de la Lune ?**
Il faut entendre qu'en une année, il y a 365 jours, qui font 8760 heures, en comptant par la Lune croissante et décroissante.

| | |
|---|---|
| Et premièrement | |
| Au premier quart, | 22 h 30 ; |
| À 2 quarts, | 45 h ; |
| À 3 quarts, | 67 h 30 ; |
| À 4 quarts, | 90 h ; |
| À 5 quarts, | 112 h 30 ; |
| À 6 quarts, | 155 h*85 ; |
| 70 - À 7 quarts, | 157 h*86 ; |
| À 8 quarts, | 180 h ; |
| À 9 quarts, | 202 h 30 ; |
| À 10 quarts, | 225 h ; |
| À 11 quarts, | 247 h 30 ; |
| À 12 quarts, | 270 h ; |
| À 13 quarts, | 292 h*87 ; |
| À 14 quarts, | 315 h ; |
| À 15 quarts, | 337 h 30 ; |
| À 16 quarts, | 360 h ; |
| À 17 quarts, | 380 h 30*88 ; |
| À 18 quarts, | 405 h ; |
| À 19 quarts, | 427 h 30 ; |
| À 20 quarts, | 450 h ; |
| 71 - À 21 quarts, | 472 h 30 ; |
| À 22 quarts, | 495 h ; |
| À 23 quarts, | 517 h 30 ; |
| À 24 quarts, | 540 h ; |
| À 25 quarts, | 562 h 30 ; |
| À 26 quarts, | 585 h ; |
| À 27 quarts, | 607 h 30 ; |
| À 28 quarts, | 630 h 30 ; |
| À 29 quarts, | 652 h 30 ; |
| À 30 quarts, | 675 h ; |
| À 31 quarts, | 697 h 30 ; |
| À 32 quarts, | 720 h. |

*85 135 h et non 155 h. Sans doute une erreur de typo, il y a un *n* ou deux *i* au lieu d'un seul *i*, soit 6 (*vi*) au lieu de 7 (*vii*), vingt (*xx*) et 15 (*xv*).
*86 157 h 30 et non 157 h, comme écrit.
*87 292 h 30 et non 292 h, comme écrit.
*88 382 h 30 et non 380 h 30, comme écrit.

# 1502

34 - **Qui veut bien compter la Lune par les heures ?**
On doit prendre par chaque quart de la Lune, 22 h 30.
Item pour 2 quarts, 45 h ;
Item pour 3 quarts, 67 h 30 ;
Item pour 4 quarts, 90 h.

*Note 1 rhumb de vent, le Soleil [est] au sud, la Lune au sud-est.*
Item pour 5 quarts, il y a 112 h 30 ;
Item pour 6 quarts, 135 h ;
Item pour 7 quarts, 157 h 30 ;
Item pour 8 quarts, 180 h.

*2 rhumbs de vent, le Soleil [est] à l'ouest, la Lune au sud.*
Item pour 9 quarts, 202 h**85 ;
Item pour 10 quarts, 225 h ;
Item pour 11 quarts, 247 h 30 ;

35 - Item pour 12 quarts, 270 h.

*3 rhumbs de vent, le Soleil [est] au sud, la Lune au nord-est.*
Item pour 13 quarts, 292 h 30 ;
Item pour 14 quarts, 315 h ;
Item pour 15 quarts, 338 h 30**86 ;
Item pour 16 quarts, 360 h.
Entre rhumb de vent, le Soleil [est] au sud, la Lune est au nord. Et ainsi des autres**87 [rhumbs].
Note bien, ainsi tu trouveras en une lune, 720 h.

**Qui veux bien compter la Lune par les jours,** tu dois prendre par chaque quart de la Lune 3,5 quarts, et quart de jour, et 1 h 30.
Item pour 2 quarts, il y a 1 jour, et 3,5 quarts.
Item à 3 quarts, il y a 2 jours, et 3 quarts, et 1 h 30.
Item à 4 quarts, il y a 3 jours, et 3 quarts de jour.

*Un rhumb de vent*
36 - Item pour 5 quarts, il y a 4,5 jours, et 4 h 30.
Item pour 6 quarts, il y a 5,5 jours, et ½ quart.
Item pour 7 quarts, il y a 6,5 jours, et 1 h 30.
Item pour 8 quarts, il y a 7,5 jours.
*De 2 rhumbs de vent*
Item pour 9 quarts, [8 jours], et ½ quart, et 1 h 30 ;
Item pour 10 quarts, 9 jours, et 9 h 30 ;
Item pour 11 quarts, 10 jours, et 7 h 30 ;
Item pour 12 quarts, 11 jours, et quart de jour.

**85 Normalement 202 h 30 : 22,5 x 9
**86 Normalement 337 h 30 : 22,5 x 15
**87 *aliis*, « autres » en latin.

# 1520

marées de 12 heures par marée. Et les 30 marées de 12 heures, à chaque Nouvelle Lune, vaudront 360 heures. Et pour différencier ces 30 marées de 12 heures par marée en 15 jours de Nouvelle Lune, et en 16 quarts de vent, il te convient de mettre 22 h 30 par chaque quart de vent; ce qui fera pour 4 quarts par rhumb de vent, 90 heures. Et 3 jours et 3 quarts de 24 heures par jour, vaudront 90 heures. Et ainsi tu trouveras 90 heures, par rhumb de vent, par jour et par quart. Et le Soleil sera à l'est pour 90 heures par pleine mer; la Lune sera au nord-est. Et pour 180[111] heures, qui sont 2 rhumbs de vent et 7,5 jours, le Soleil sera au sud-est pleine mer, la Lune sera au nord-est. Et la Lune sera avec le même nombre d'heures que le Soleil lorsqu'elle est nouvelle.

Par Lune de 270[112] heures, le Soleil sera au sud par pleine mer. Et cela fait 11 jours et 1 quart de 24 heures par jour. Et 12 quarts de vent de 22 h 30 par quart de vent. Et sont 3 rhumbs de vent de 90 heures par chaque rhumb de vent, qui deviennent pour les 3 rhumbs, 270 heures.

Par Lune de 360 heures, le Soleil est au sud-ouest par pleine mer, la Lune est au nord-est.

12 - Et ainsi sont réparties ces 30 marées en 15 jours de lune, en 16 quarts de vent par les heures en mettant 22 h 30 par quart de vent et 24 heures par jour naturel. Et ainsi tu trouveras par chaque Lune entière 720 heures par jour par quart. Et tu trouveras 70 marées de 12 heures par marée, lesquelles sont réparties en 120 marées, en mettant par rhumb de vent, 3 jours et 3 quarts de 24 heures par jour et 4 quarts de vent de 22 h 30 par quart. Et ainsi vaut chaque rhumb de vent, 90 heures et vaut demi-marée de 6 heures par marée. À savoir 6 heures de flot ou 6 heures d'esbe ou jusant.

En conséquence, si on te demande combien de jours par an, réponds : 365 jours, sauf en année bissextile, car il y en a plus.

Si on te demande combien d'heures par an, réponds : 8760 heures.

Si on te demande combien de marées par an, réponds : 1460 marées de 6 heures par marée.

Si on te demande combien de lunes par an, réponds : 12 lunes de 30 jours et une Lune en prime de 5 jours.

**Voici la répartition de la Lune et du Soleil par quart et heure de rhumb de vent**

167a - Qui veut bien compter la Lune par les heures ? On doit prendre par chaque quart de la lune : 22 h 30.

Item, pour 2 quarts : 45 heures;

Item, pour 3 quarts : 67 heures 30;

Item, pour 4 quarts : 90 heures.

Voici sur 1 rhumb de vent

Sache qu'à 1 rhumb de vent, le Soleil est au sud, la Lune est au sud-est.

Item, pour 5 quarts, il y a : 112 heures 30;

Item, pour 6 quarts : 135 heures;

Item, pour 7 quarts : 157 heures 30;

Item, pour 8 quarts : 180 heures.

Voici sur 2 rhumbs de vent

Note qu'à 2 rhumbs de vent, le Soleil est à l'ouest, la Lune est au sud.

Item, pour 9 quarts : 202 heures[113];

Item, pour 10 quarts : 225 heures;

Item, pour 11 quarts : 247 heures 30;

Item, pour 12 quarts : 270 heures.

Voici sur 3 rhumbs de vent

Tu dois savoir qu'à 3 rhumbs de vent le Soleil est au sud, la Lune est au nord-est.

Item, pour 13 quarts : 292 heures 30;

168 - Item, pour 14 quarts : 315 heures 30[114];

Item, pour 15 quarts : 337 heures 30;

Item, pour 16 quarts : 360 heures.

Voici sur 4 rhumbs de vent

111 *neuf.xx heures* ou *neuf.xx heures* :>> 9 * 20 : 180 heures.

112 *xn.xx.xxx heures* ou *xn.xx.xxx heures* :>> 12 * 20 + 30 : 270 heures. Le français du Moyen Âge se sert d'expressions composées à base 20 (système vicésimal) : *six vingts* pour dire 120. Mais aussi *xxii* ou *xxn* pour 22; *xxiii*, ou *xxm*, pour 23. *quattorze cens.lx*, pour dire 1460.

113 Normalement 202 h 30 : 22,5 x 9.

114 Normalement 315 heures et non 315 h 30 :>> 22,5 x 14.

# 1490

72 - Demande*89

À 3 quarts de jour et 4 h 30, la Lune, le Soleil [sont] au sud-ouest 1 quart d'est. Quelle sera la marée à Bénodet ? Réponse : elle sera pleine mer, la Lune sera au sud-ouest.

Demande

À 1 jour 3 quarts et ½ quart, la Lune, le Soleil [sont] au sud sud-est. Quelle sera la marée aux Glénan ? Réponse : elle sera à basse mer, la Lune sera au sud-est, demi-heure.

Demande

À 3 jours 3 quarts de jour, la Lune, le Soleil [sont] à l'ouest 1 quart de sud-ouest. Quelle sera la marée au Raz de Sein ?

73 -Réponse : elle sera pleine mer, la Lune sera au sud-ouest et il y aura 1 [rhumbs de] vent entre la Lune et le Soleil.

Demande

À 7,5 jours, la Lune, le Soleil [sont] au sud-est. Quelle sera la marée à la pointe Saint-Mathieu ? Réponse : elle sera pleine mer, la Lune sera au nord-est et il y aura 2 vents entre le Soleil et la Lune.

Demande

À 11 jours et quart, la Lune, le Soleil [sont] à l'ouest 1 quart de nord-ouest. Quelle sera la marée au Four ? Réponse : elle sera à basse mer, la Lune sera

74 - au sud-est 1 quart de sud et il y aura 3 vents entre le Soleil et la Lune.

Demande

À 15 jours, la Lune, le Soleil [sont] à l'ouest sud-ouest. Quelle sera la marée au havre de l'Île de Batz ? Réponse : elle sera pleine mer, la Lune sera au nord-est et il y aura 4 vents entre le Soleil et la Lune.

Demande

À 18 jours et demi quart, la Lune, le Soleil [sont] au sud-ouest. Quelle sera la marée à couvert de l'Île de Batz, au *tribunet* ? Réponse : elle sera à basse mer, la Lune sera au nord et il y aura 3 vents entre le Soleil et la Lune.

75 - Demande

À 22,5 jours, la Lune, le Soleil [sont] au sud-ouest quart de sud. Quelle sera la marée à Beachy Head*90 ? Réponse : elle sera pleine mer, la Lune sera au nord-ouest 1 quart d'est et il y aura 2 vents entre le Soleil et la Lune.

*.89 *L'établissement du port* en un lieu donné est l'heure de la pleine mer, un jour de Pleine Lune ou de Nouvelle Lune. Cette heure est grosso modo constante au cours de l'année.

*90 *blanchef, beauchef* : Beachy Head.

# 1502

*De 3 rhumbs de vent*

Item pour 13 quarts, 12 jours, et 4 h 30;
Item pour 14 quarts, il y a 13 jours, et ½ quart;
Item pour 15 quarts, il y a 14 jours, et 1 h 30;

37 - Item pour 16 quarts, il y a 15 jours et pas plus. Et ainsi ne trouveras que 30 jours en chaque lune.

*Nota bene*

À 18 jours et à 18 heures de lune, le Soleil [est] au sud.

Quelle sera la marée aux Îles de Glénan ? Réponse : elle sera à basse mer, la Lune au nord-ouest. Et il y aura 3 [rhumbs de] vents entre la Lune et le Soleil.

[récapitulatif texte de 1520]

| vent | quart 22 h 30 | heures | jours | marée |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 4 | 90 | 3 J + 3/4 de 24 h | 7,5 marées de 12 H |
| 2 | 8 | 180 | 7,5 J de 24 h | 15 marées |
| 3 | 12 | 270 | 11 J + 1/4 de 24 h | |
| 4 | 16 | 360 | 15 J | 30 marées de 15 J de Lune |
| 5 | 20 | 450 | | |
| 6 | 24 | 540 | | 70 marées de 12 heures |
| 7 | 28 | 630 | | |
| 8 | 32 | 720 | | |

# 1520

Veuille savoir qu'à 4 rhumbs de vent, le Soleil est au sud, la Lune est au nord. Et ainsi des autres rhumbs. Et si tu avises et notes bien, ainsi tu trouveras en une Lune : 720 heures, comme je te l'ai déjà dit.

**Voici pour compter la Lune par les jours**

168 - Si tu veux bien compter la Lune par les jours, tu dois prendre par chaque quart de la lune : trois quarts, et demi-quart de jour, et une heure et demi.

Item, pour 2 quarts, il y a 1 jour et 3 quarts et ½ quart de jour ;
Item, à 3 quarts, il y a 2 jours 3 quarts et 1 h 30 ;
Item, à 4 quarts, il y a 3 jours et 3 quarts de jour.

Voici sur 1 rhumb de vent

Item, pour 5 quarts, il y a 4,5 jours et 4 h 30 ;
Item, pour 6 quarts, il y a 5,5 jours et ½ quart ;
Item, pour 7 quarts, il y a 6,5 jours et 1 h 30 ;
Item, pour 8 quarts, il y a 7,5 jours.

De 2 rhumbs de vent

Item, pour 9 quarts, [8 jours] et ½ quart et 1 h 30 ;
Item, pour 10 quarts, 9 jours et 9 h 30 ;
Item, pour 11 quarts, 10 jours et 7 h 30 ;
Item, pour 12 quarts, 11 jours et quart de jour.

De 3 rhumbs de vent

Item, pour 13 quarts, 12 jours et 4 h 30 ;
Item, pour 14 quarts, il y a 13 jours et ½ quart ;

169 - Item, pour 15 quarts, il y a 14 jours et 1 h 30 ;
Item, pour 16 quarts, il y a 15 jours et pas plus.
Et ainsi tu ne trouveras que 30 jours en chaque lune.

Sache qu'à 18 jours et à 18 heures de lune, le Soleil est au sud, la Lune sera au nord-ouest ; et si l'on te demande quelle marée sera aux Îles de Glénan ? Réponds qu'il sera basse mer [la Lune au nord-ouest]. Et si l'on te demande quand il y aura des vents entre la Lune et le Soleil. Réponds : 3 vents [ou 3 rhumbs].

**Voici les rhumbs des vents**

12a - En un an, il y a 4 rhumbs de vent[115], dont tous les mariniers savent que la Lune ne s'y renouvelle jamais ; c'est-à-dire du nord-est jusqu'à l'est. De l'est jusqu'au sud-est ; du sud-ouest jusqu'à l'ouest ; de l'ouest jusqu'au nord-ouest[116].

Par an, il y a 20 rhumbs de vent qui sont répartis en 32 quarts par jour, chacun valant quart de vent tant pour les phases de la Lune que pour la répartir en 30 parties de 22 h 30[117]. Ce qui se montent pour chaque

13 - rhumb de vent, 90 heures. Et tout redémarre pour chaque Nouvelle Lune, 360 heures et pour le déclin autant. Et ainsi la Lune vaut 720 heures.

Il te convient de savoir que les heures d'un jour entier se répartissent en 32 quarts[118] de vent, chaque quart ne vaut que ¾ d'heure.

115 Une rose des vents est une figure indiquant les 4 directions cardinales (90°) ou 4 rhumbs : nord, sud, est, ouest et les orientations intermédiaires, jusqu'à 32 directions. En fait, les roses initiales n'indiquaient pas quatre directions mais huit vents (45°), quatre cardinales et quatre directions intermédiaires. Ensuite huit autres de 3e ordre entre les huit ainsi obtenues et encore, si besoin est, seize autres de 4e ordre entre les seize précédentes : ce qui donne 32 aires distinctes marquant sur l'horizon des repères de plus en plus précis. Telle est l'économie de la boussole moderne, dans laquelle la circonférence de 360° figurée par la ligne d'horizon est successivement divisée, d'abord en deux directions essentiellement cardinales (180°), puis en quatre arcs de 90° par les directions principales, en huit arcs de 45° par les directions secondaires, en seize arcs de 22° 30' par les directions de 3e ordre, enfin en trente-deux arcs de 11° 15' par les directions de 4e ordre.

116 La rose des vents, ici exprimée, est de huit vents. (45°).

117 La rose des vents, ici exprimée, est de seize vents. (22° 30').

118 Cette rose des vents est différente de celle (ou Roue Pôle-Homme) qui est figurée (24 directions, avec un quart de cercle de 15 °). Il s'agit de celle qui est actuellement utilisée en 32 directions, avec un quart de cercle de 11,5°.

# 1490

Demande

À 26 jours, la Lune, le Soleil [sont] au sud-est. Quelle sera la marée au raz de l'Île de Bréhat ? Réponse : elle sera à basse mer, la Lune sera au sud et il y aura 1 vent entre le Soleil et la Lune.

Demande

À 90 h, la Lune, le Soleil [sont] au sud-ouest. Quelle sera la marée à Beachy Head ?

76 - Réponse : elle sera à pleine mer, la Lune sera au sud et il y aura 1 vent entre le Soleil et la Lune.

Demande

À 180 h 30, la Lune, le Soleil [sont] à l'ouest sud-ouest. Quelle sera la marée à Étaples ? Réponse : elle sera pleine mer, la Lune sera au sud sud-est et il y aura 2 vents entre le Soleil et la Lune.

Demande

À 270 h, la Lune, le Soleil [sont] au sud-est. Quelle sera la marée au chenal entre Étaples et Boulogne ? Réponse : elle sera pleine mer, la Lune sera au nord et il y aura 3 vents entre le Soleil et la Lune.

77 - Demande

À 315 h, la Lune, le Soleil [sont] au sud sud-ouest. Quelle sera la marée au Pas de Calais ? Réponse : elle sera pleine mer, la Lune sera au nord-est et il y aura 3,5 vents entre le Soleil et la Lune.

Demande

À 360 h, la Lune, le Soleil [sont] au sud-est. Quelle sera la marée à Goodwin Sands (Isle of Thanet) ? Réponse : elle sera à moitié flot, la Lune sera au nord nord-ouest et il y aura 4 vents entre le Soleil et la Lune.

Demande

À 540 h, la Lune, le Soleil [sont] au sud-est. Quelle sera la marée aux Glénan ? Réponse : elle sera à basse mer, la Lune sera au sud-ouest et il y aura 2,5 vents entre le Soleil et la Lune.

78 - Demande

À 450 h, la Lune, le Soleil [sont] au sud-est. Quelle sera la marée aux bancs de Sainte-Catherine*[91] ? Réponse : elle sera à basse mer, la Lune sera à l'ouest et il y aura 3 vents entre le Soleil et la Lune.

Demande

À 630 h (360 heures + 360 demi-heures + 360 quarts d'heure), la Lune, le Soleil [sont] à l'ouest. Quelle sera la marée à Cape of Cornwall ? Réponse : elle sera à basse mer, la Lune sera au sud.

79 - Demande

Trois basses mers, trois pleines mers, trois mi-marées montantes, trois mi-marées descendantes, si la

*91 *bancs saincte katherine* : banc de Sainte-Catherine (Écluse).

# 1490

Lune, le Soleil [sont] au sud.

Réponse : des trois basses mers, la première est à l'Île de Batz, (*tribunet*), la seconde au travers de l'Angleterre et la troisième à Lunday Island au début de l'embouchure de la Severne ; des trois pleines mers, la première est au chenal entre Étaples et Boulogne, la seconde à Bristol*[92] et la troisième au Cap de Lopin*[93] ; des trois mi-flots, la première est

80 - aux Glénan, la seconde aux Îles Scilly et la troisième au Pas de Calais ; des trois mi-jusants, la première est au Raz de Sein, la seconde à Bristol et la troisième à la côte de Galles*[94] en Irlande. Combien de pleines mers il y a aux Glénan lorsque la Lune est au sud. Réponse : il y en a deux, la première à 11 jours et quart d'un jour, la seconde à 26 jours.

Demande

Faites naviguer un navire au sud-ouest et l'autre à l'ouest, combien il y aura de lieues entre eux ? Réponse : 30 lieues.

81 - **Les vents**[**95] **par les parties** [de la rose des vents]

nord / nord nord-est / nord-est
*nort / nort nordest / nordest*
est nord-est / est / est sud-est
*est nordest / est / est suest*
sud-est / sud sud-est / sud sur-ouest
*suest / suest su / su suruoist*
sud-ouest / ouest sud-ouest/ ouest
*souruoist / oest souruoist / oest*
ouest nord-ouest / nord-ouest
*oest noruoist / noruoist*

96 - Voilà la règle pour prendre la hauteur du Soleil avec le niveau*[96], pour connaître la déclinaison du Soleil et quantifier graulx et minutes, à un endroit situé.

Et premièrement

Quand on veut prendre la hauteur du Soleil, soyez à midi et tenez compte du mois. Comme vous devez savoir où est le Soleil, sur un calendrier de six mois, ainsi que les parties, lesquelles sont écrites…

*le texte qui suit est en rapport avec les tables de 1522.*

*92 *bristou* : Bristol.
*93 *chef de loppin* : Cap de Lopin (embouchure de l'Escaut).
*94 *gallone en yrelande* ; Le W se prononce G, Wayle en Galles.
*95 *les ventz* : les rhumbs de vents ; voir page 66 et 72 sur la rose des vents.
*96 *nivel* : niveau, soit avec un astrolabe soit avec un quadrant, soit avec une arbalète ou bâton de Jacob.

# 1520

**2 – l'âge de la Lune : la dérive**

**Voici sur la manière de router[119]**
Si tu veux bien mesurer[120] une route, avec perfection, il faut savoir ce que je t'enseignerai. Premièrement, sache qu'une route de 80[121] lieues, que tu feras au large, avec un de ces quarts de vent; tu portes un navire[122] 16 lieues vers le haut [nord] ou vers le bas [sud].
Exemple familier : si tu veux naviguer[123] sur une route qui vise le nord et le sud comme [de] Belle-Île à Santoña et que tu prennes un quart de nord-est ou de sud-ouest ou de nord-ouest ou de sud-est, ce quart de vent te déportera [de] 16 lieues en 80 lieues.
Sache qu'en 80 lieues, un demi-rhumb de vent qui fait 2 quarts de vent porte un navire 32 lieues au nord ou au sud.
Sache qu'en 40 lieues de voile, un demi-rhumb de vent ne vaut que 16 lieues.
Sache qu'en une route de 160[124] lieues, un quart de vent vaut 32 lieues.
Sache qu'en 40 lieues de voile, un quart de vent ne vaut que 8 lieues au nord ou au sud.
Sache qu'en une route de 20 lieues, un quart de vent, vers le large de [la] route, ne vaut que 4 lieues.
Et en toutes ces routes maritimes, il faut savoir s'il y a des marées qui vont vers le nord ou le sud.
Et s'il n'y a aucune marée, il faut bien les mesurer; et s'il advient qu'en faisant la navigation et route qu'il te faille mettre ton navire à la cape et qu'il te convienne de capeler, il faut bien que tu prévoies

14 - en quel rhumb de vent tu mettras le cap de ton navire; car un navire, mis à la cape, court toujours face au vent. Et pour cela, mets ton navire en sécurité afin que tu ne sois pas déçu.

**Voici une hypothèse très subtile**
16a - Il t'est demandé cela.
Quatre navires partent d'une rivière,
Naviguant tous ensemble pour aller
En guerre, assurément, sur la mer.
Les deux premiers, par décision,
Courent sur l'ouest nord-ouest.
Tous, par consentement,

17 - Naviguent sur cent lieues.
Hors du cap, ils ont dérivé
[en fonction de] leur pouvoir et volonté
et sont allés certes sans arrêt.
L'autre sur l'ouest sud-ouest (*écrit* : ouest nord-ouest)
A couru aussi assurément
Jusqu'à cent lieues.
Le quatrième navire, sans effroi,
A couru sur le sud sud-ouest
Pour voir s'il trouvera racade[125],
Par le conseil de son pilote.
A voulu aussi assurément,
Pour penser trouver du vent,
Courir jusqu'à cent lieues.
Vous qui lisez cette hypothèse
En ce livre et regardez

119 Écart de route suivant le vent et les marées.
120 *compasser* : mesurer, compas.
121 *iiii.xx.lieues* :>> 4 * 20 : 80 lieues.
122 *Une* navire : au féminin comme en anglais.
123 *seiler* : naviguer.
124 *huyt vingts* :>> 8 * 20 : 160 lieues.
125 *racade* : au sens de "prise" en mer, par rapprochement avec *raquiter* : acquitter, payer, rançonner (Godefroy, *Dictionaire* ... p. 430 ?

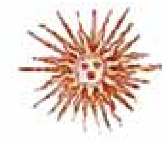


Astrolabe portugais (épave de la *Nossa Sehnora da Graça,* coulée en 1610. Fac-similé réalisé par le Musée naval de Lisbonne d'après un original conservé à Tokyo) © Saint-Malo, Musée d'histoire.



astrolabe, dit de Champlain,1603
© Musée canadien de l'histoire, 989.56.1, S94-37602.

*L'astrolabe (du grec* astrolabos : *« instrument pour prendre à la hauteur des astres » ou Almincantarat ou Almicantarat) est connu depuis l'époque grecque. Son invention est attribuée classiquement à Hipparque (-190 à -120).*






*Regimiento de navegación,* Pedro de Medina, 1563.

*L'astrolabe de mer a été inventé spécifiquement comme un instrument d'ombre pour mesurer le Soleil. On se servait du quadrant astronomique, antérieur à l'astrolabe, et plus tard de l'arbalète, postérieur à l'astrolabe et bien plus précise, pour regarder les étoiles. L'astrolabe de mer a la forme et la disposition d'un anneau astronomique. Il consiste en un large anneau de cuivre d'environ 4 décimètres de diamètre, dont le limbe est divisé en degrés et minutes. Ce limbe porte une alidade mobile pourvue de deux pinnules ; on tient l'anneau suspendu verticalement, en le dirigeant vers le Soleil, de sorte que les rayons passent par les pinnules et, dans cette position, le tranchant de l'index marque sur le limbe divisé une graduation qui est à la hauteur de l'astre.*
*Il est incontestable que les navigateurs ont utilisé l'astrolabe ; mais, hormis de rares circonstances favorables, cet instrument devait leur servir principalement à déterminer, à terre, la latitude des lieux où ils abordaient, afin de pouvoir dresser la carte qui servait ensuite à l'estime (basée sur la boussole et le loch).*
*S'ils en étaient réduits à se contenter d'un instrument si mal approprié à la marine, c'est qu'on n'avait pas encore découvert le moyen, par le jeu des deux miroirs, de réunir en une seule visée l'astre et l'horizon.*

(Ferrand Gabriel, *Instructions nautiques et routiers Arabes et Portugais des* XV*e et* XVI*e siècles, reproduits, traduits et annotés*, 1921, Geuthner-Paris.)

# 1520

Répondez-moi diligemment.
Et me dire, Sire, comment,
Des deux navires qui avaient
Couru sur l'ouest nord-ouest,
L'un des deux fait voile et s'éloigne ?
Quel rhumb de vent faudra-t-il à
Celui qui a couru ouest sud-ouest
Pour se retrouver au plus près de l'autre.
Réponse
Va sur le sud.

Et celui qui les trouve tous deux ensemble,
Dites-moi sans erreur
En quel rhumb de vent ils pourraient
Trouver celui du sud-ouest ?
Réponse
Va sur le sud-est.

Si tu trouves les trois ensemble,
Dites-moi par quelle science

18 - Et quel rhumb de vent à choisir ?
Ils pourront trouver celui qui est [en] amont,
à l'arrière des trois.
Réponse
Va pour le nord nord-ouest.

## Pilote côtier - Instruments de navigation

### *3 – calendrier : le nombre d'or*

**Voici comment chaque marin pourra connaître et trouver les fêtes mobiles de chaque année**

189a - À savoir Pâques, les Rogations, l'Ascension, Pentecôte, la Fête-Dieu qui est le Saint-Sacrement et l'Avent. Premièrement.

Il est certain et notoire que les marins vont en plusieurs et maintes contrées, régions étrangères comme en Mauritanie, Turquie, Barbarie, en Égypte petite et grande, dans les terres neuves[126], les îles trouvées, les îles de Madère, les îles nouvelles, le terme de l'Allemagne du Nord et les terres du prêtre Jean[127]. Dans ces lieux, les pauvres chrétiens ne peuvent savoir les jours des fêtes déjà nommées, ces lieux où sont les mécréants, sarrazins et ennemis de notre foi catholique. Et pour amener à la dévotion les chrétiens, étant au large de leurs régions et dans les parties lointaines comme cela est dit, j'ai voulu montrer les jours principaux de l'année pour servir, prier et honorer Dieu. Et se retourner, par pénitence et contrition, vers Dieu notre créateur celui qui, pour nous racheter, a souffert mort et passion entre deux larrons sur la croix.

190 - C'est le doux Jésus-Christ lequel a pris chair humaine en ventre glorieux de la très sacrée Vierge Marie. Laquelle enfanta à l'heure de minuit et ce fut le dimanche. En ce temps-là, les jours n'étaient pas nommés comme ils le sont maintenant.

Et il s'est écoulé beaucoup de temps de sa naissance à cette année : 1520.

Et pour bien savoir les jours que sont les fêtes mobiles, il faut savoir quel nombre d'or est attribué à chaque année.

126 Christophe COLOMB a découvert les Îles d'Amérique en 1492. Les Îles de Madère, comme les Canaries et les Açores, servaient de point d'appui pour ces longs voyages transatlantiques qui débutaient. En 1520, ces voyages étaient largement connus.

127 Au Moyen Âge, des rumeurs venues d'Arménie et de Venise, avant la découverte de l'Amérique, faisaient état d'un mystérieux royaume chrétien, celui du Prêtre Jean, que l'on ne savait situer, en Afrique ou en Inde, tant les données géopolitiques étaient confuses. Dans une lettre, le Prêtre Jean disait régner sur l'ancienne Babylone ainsi que sur une des trois Indes. On pensait à l'époque que les trois Indes correspondaient plus ou moins à la Chine, à l'Inde actuelle ainsi qu'à l'Éthiopie. Marco Polo évoque cette rumeur.

**L'astronomie nautique portugaise et Pierre Garcie**

Michel Com'Nougué m'avait confirmé, après une première lecture du *grant routtier*, que la connaissance décrite par Pierre Garcie Ferrande était le résultat d'un enseignement continu et appuyé sur la navigation par l'astronomie.
Cette idée originale m'a amené à comprendre quelle était la connaissance sur l'astronomie, au xv^e siècle en France et ailleurs ? Comment Pierre Garcie aurait-il pu en être informé, éloigné des grands centres intellectuels du Moyen Âge ? Comment ses écrits s'inscrivent-ils dans cette connaissance européenne à une époque où chaque pays protégeait ses informations avec sévérité. Le roi du Portugal, D. Manuel, fait publier un décret, le 13 novembre 1504, ordonnant que les cartes nautiques ne contiennent plus d'informations pour la navigation, sous peine de mort et confiscation des biens.

Aussi est-ce par un détour avec l'ouvrage du portugais Joaquim Bensaude, *L'astronomie nautique au Portugal à l'époque des grandes découvertes**92, que nous allons pouvoir resituer et mieux comprendre l'écrit de Pierre Garcie, original pour la France de l'époque. Cet écrit de Bensaude est une étude sur l'état de la science nautique portugaise au xv^e siècle, à partir de deux documents savants : Le *Règlement* de Munich (1509 ~ 1518) et Le *Règlement* d'Évora (1519 ~ 1520), qui sont aussi appelés *Règlement de l'Étoile polaire*.

| | | | |
|---|---|---|---|
| ***Les rois portugais*** | D. João I (1385-1433) | - | D. Alfonso V (1433/1438-1481) |
| | D. João II (1481-1495) | - | D. Manuel (1495-1521) |

***A - Historicité***

« La décadence*92 des sciences en péninsule ibérique vient, pour une large part, des répressions anti-juives dès 1391 en Espagne et dès 1496 au Portugal. La censure inquisitoriale fut un agent puissant de dislocation des savoirs. L'astronomie, comme la médecine, était un domaine préféré des savants juifs ; il ne reste presque plus de traces de leurs travaux dans les archives de la Péninsule, l'Inquisition les a anéantis.

« On sait que les Portugais dès 1419 et 1430, se sont franchement lancés à travers l'Océan pour découvrir Madère et les Açores. À ce moment ils reconnurent toute la portée des guides astronomiques en mer, car on ne naviguait plus le long de la côte ; pour se diriger ils avaient l'Étoile polaire et la boussole. On veut bien admettre que les marins du Portugal précisèrent eux-mêmes, les premiers, le besoin de nouveaux guides astronomiques sous les cieux inconnus de l'hémisphère sud et cela 15 à 20 ans avant de traverser l'équateur en 1471. On leur accorde d'avoir été les premiers en Europe à reconnaître les étoiles du pôle antarctique et d'avoir introduit dans la navigation le calcul des latitudes par la hauteur du Soleil ; mais on leur conteste d'avoir possédé, à cette époque, les quelques données astronomiques nécessaires à ce calcul.

***B - Contexte politique***

« L'administration coloniale de D. João II, remonte à 1474, époque à laquelle il en fut chargé comme prince royal. Cette date, peu connue, élargit considérablement son action. La chronologie des découvertes nous frappe tout d'abord par la rapidité des progrès sous l'infant D. Henrique. En 1460 les Îles de Madère, les Açores, les Canaries et Cabo Verde étaient découvertes et partout leur colonisation commencée. On franchissait sans crainte l'Océan, on pénétrait hardiment au large, car les parcours du Portugal à Madère (1419) et aux Açores (1435) ne sont plus de petites excursions le long de la côte, mais de grands voyages sur l'Atlantique. De 1460 à 1474, la reconnaissance de la côte africaine se poursuit. On résout le grand obstacle imaginaire de la zone torride inhabitable. La découverte des îles de Cabo Verde et de la Guinée est achevée, l'équateur est traversé. Toutes ces découvertes vont s'amplifier : une île aperçue au milieu de l'Océan au nord-ouest de Madère et des Canaries (1462) ; des îles non peuplées comme Sete Cidades (1474) ou d'autres habitées (1475) ; ou encore la recherche d'une grande île ou d'un continent (1486).

***C- Historique des ouvrages sur l'astronomie maritime***

« Les recherches de Steinschneider (1816-1907), ont mis à jour un nombre considérable de manuscrits (230 auteurs cités dès 1116-1136) jusqu'à présent à peu près ignorés, ils se trouvent éparpillés dans les principales bibliothèques européennes : entre autres, des commentaires sur les œuvres arabes, des traductions et des travaux originaux tels que des traités d'astronomie, des études sur des instruments et enfin, une douzaine d'études de tables astronomiques, dont les auteurs ont vécu en Espagne, en Provence (Perpignan, Orange, Avignon, Tarascon) et au Portugal.

« Abraham Zacuto (1473-1515), professeur d'astronomie à l'université de Salamanque dès 1474, arrive au Portugal en

*92 Bensaude Joaquim *L'astronomie nautique au Portugal à l'époque des grandes découvertes*, Bern, Akademishe Buchandung Von Max Dreschel, 1912. Natif des Açores, son père industriel l'envoya faire des études d'ingénieur en Allemagne où il prit connaissance des travaux des érudits allemands qui traitaient des grandes découvertes. Ceux-ci attribuaient la paternité de ces découvertes aux travaux de Martin Behaim (1459 - 1507), géographe allemand qui fut appelé effectivement au Portugal par le roi João II et qui participa à l'expédition africaine de 1484 où fut mis au point le calcul de la latitude par la méridienne de Soleil. Il est vrai que Behaim écrivit un livre sur cette expédition qui le fit connaître, mais le chef de l'expédition scientifique n'en n'était pas moins José Vizinho, spécialiste des tables de Soleil et à qui, à ce titre, on doit attribuer la paternité de cette méthode. Choqué par cette simplification abusive, Bensaude voulut rétablir la vérité historique et se pencha sur l'étude des manuscrits originaux dont l'un, celui dit *de Munique* était à sa disposition en Allemagne. Il publia son livre en français et en Suisse.

# 1520

Et pour bien savoir et trouver le nombre d'or, il faut prendre tous les ans depuis l'Incarnation de notre Seigneur Jésus-Christ jusqu'à l'année considérée. Et ces ans seront répartis par tranches de 19 ans et chaque tranche sera distribuée par 19. Et cela tant qu'il en restera au dessus de 19 ; le reste sera le nombre d'or. Mais il faut ajouter le nombre 1 sur les ans de l'Incarnation de Notre Seigneur.

Exemple : prends l'année en laquelle court 1520 ; si tu veux savoir le nombre d'or en cours, il faut diviser ce nombre par 19 et 19 et ajouter 1 sur le tout[128]. Et ce qui restera, sera le nombre d'or pour l'année. Divise 1000, il en restera 12. De 500, il en restera 6, et seront 18. Et puis 20, sont 38. Prends ces 38 et les divise par 19, il ne te restera rien. Mais il faut ajouter 1 sur le nombre. Ce nombre de 1 te restera, qui sera ton nombre d'or en toute l'année. Et ainsi tu feras des autres années à jamais perpétuellement. Sache que le nombre d'or n'excède point 19. Et quand tu auras 19, il faut recommencer à 1. Comme en l'année 1520, car l'année auparavant, il y a eu 19. Pour cela note le nombre d'or, car autrement jamais tu ne pourrais savoir ni trouver lesdites fêtes mobiles. Sache donc bien trouver le nombre d'or et la fête de Noël qui est toujours le 25e jour de décembre.

Et il faut savoir le nom des mois et leur nombre. Il y a 12 mois.

**Voici le nom des mois de l'an et le nombre de jours**
**Premièrement**

191 - Janvier 31 jours ;
Février 28, et l'an bissextil : 29 ;
Mars 31 jours ;
Avril 30 jours ;
May 31 jours ;
Juin 30 jours ;
Juillet 31 jours ;
Août 31 jours ;
Septembre 30 jours ;
Octobre 31 jours ;
Novembre 30 jours ;

***3 – calendrier : les fêtes***

Décembre 31 jours.

**Sache que le nombre d'or commence à la nativité[129] de notre Seigneur Jésus-Christ.**

**Pour trouver les dites fêtes, il faut commencer à la fête de Noël.**

Premièrement.

Il est bien convenable et nécessaire de savoir trouver la quadragésime[130] ou le Carême[131], à savoir le premier dimanche de Carême que l'on appelle les Brandons. Et pour cela, quand on parlera des Brandons[132], entends le premier dimanche de Carême, car il s'appelle ainsi les Brandons. Et quand tu sauras bien trouver ce dimanche tu trouveras bien facilement les autres fêtes mobiles qui sont toujours le dimanche, excepté les Rogations[133], l'Ascension et la fête du Saint-Sacrement[134]. Comme tu verras ci-après.

**Pour trouver les Brandons qui est ce premier dimanche de Carême**

Parce que beaucoup de gens sont curieux et veulent savoir et, c'est avec raison, combien de semaines, il y a chaque année de [jours de] viande[135] entre Noël et Carême, j'ai voulu clairement le démontrer par dix-neuf dictons et mots. Lesquels mots serviront chacun en son année selon le cours du nombre d'or.

---

128 1520/19 : 80, et reste 0 ; 0+1 [première année] : 1 est le nombre d'or.

129 25 décembre.

130 Dimanche de Carême : 6e dimanche avant Pâques (avant 1969 : Quadragésime) ; Les mots Quadragésime et Carême forment un doublet lexical issu de l'adjectif latin quadragesimus, « *quarantième* » : le Carême dure quarante jours.

131 40 jours ouvrables, avant Pâques.

132 Dans certaines régions françaises, la tradition consistait, en ce dimanche des Brandons, à allumer des feux, danser à l'entour et parcourir les rues et les campagnes en portant des brandons ou des tisons allumés.

133 Les jours des Rogations sont les 3 jours précédant immédiatement l'Ascension, le jeudi, 39 jours après Pâques.

134 La Fête-Dieu, appelée aussi Fête du Saint-Sacrement, est une fête, célébrée le jeudi qui suit la Trinité, c'est-à-dire soixante jours après Pâques.

135 Charnal, temps autorisé par l'Église de manger de la viande.

1492. Il devient l'astronome du roi D. João II. *L'Almanach perpetuum*, qu'il écrit en hébreu de 1473 à 1478, est imprimé en latin à Leiria en 1496. La traduction de l'hébreu est faite par José Vizinho, membre de la *Junta dos Mathematicos*.

Puis suivent les ouvrages fondamentaux : *Regimento do estrolabio* et *Tractado da spera do Mundo*.
— Le ***Règlement*** de Munich ou *Guía Náutico de Munique* **(1509 ~ 1518)** [Le ***Règlement de l'astrolabe*** et le ***Traité de la sphère***] forment une œuvre unique, contenant les éléments de l'astronomie et les premières instructions données aux marins portugais sur l'application de cette science à la navigation. Le *Règlement* destiné à la détermination des latitudes est le résultat de l'étude dont fut chargée la *Junta dos Mathematicos*.
— Le ***Règlement*** d'Évora ou *Guía Náutico de Evora* (vers **1516**) est une reprise du *Règlement* de Munich. Il traite des détails de l'astronomie nautique, tandis que la *Sphère* est le livre classique en usage dans toutes les universités du Moyen Âge pour l'enseignement des rudiments de l'astronomie. La date d'impression du *Règlement* d'Évora, adoptée par Cordeiro à **1519 ~ 1520**, est incertaine. Ces deux traités se complètent mutuellement; ils forment une œuvre de la plus grande valeur pour la navigation, indispensable au vaste programme colonial de D. João II.
— Le ***Reportorio dos tempos*** de Valentim Fernandes, édition **1518**. Il reproduit le *Règlement* d'Évora dans les 5 éditions suivantes : éd. 1521, 1528, 1552, 1563 et 1570.
« Les deux *Règlements* forment le point de départ d'une série de travaux sur la navigation astronomique. Les historiens doivent désormais y chercher la filiation de toutes les études portugaises qui s'ensuivront. L'examen de ces œuvres remarquables nous montre combien les marins portugais devançaient leurs concurrents espagnols dans l'art de la navigation, au moment même où les deux peuples se disputaient la division du « globe ».
« D'abord on étudie l'astronomie nautique dans les œuvres élémentaires, ensuite on progresse successivement par de nouvelles recherches. L'élémentaire, devenu superflu, est supprimé. Puis sont ajoutées, au vu de l'expérience, des observations en mer et des tables nautiques plus exactes.
« C'est précisément ce même esprit moderne de l'observateur éveillé, que nous rencontrons chez Valentim Fernandes. Il n'était ni marin ni astronome; son activité se répandait dans bien des domaines. Imprimeur allemand des plus remarquables, il traduisit en portugais les voyages de Marco Polo et de Nicolao Conti. Il fut le géographe et l'historien qui recueillit les précieuses notes manuscrites des découvertes portugaises, aujourd'hui devenues classiques, et fut encore le vulgarisateur du *Règlement de l'astrolabe*, de Munich ou d'Évora, auquel il ajoute même de nouveaux chapitres.
« Il en est de même avec le cartographe et mathématicien, Pedro Nunes; des marins scientifiques de haute valeur complétaient l'œuvre du maître par leurs observations au large. Les études de D. João de Castro, uniques dans l'histoire de la navigation à cette époque, terminent avec éclat les travaux portugais dans la première moitié du XVI[e] siècle. *Roteiro de Lisboa a Goa*, 1538; *Roteiro de Goa a Diu*, 1538 1539; et *Roteiro do mar Roxo*, 1541.
Ses trois routiers (*roteiros)* traitent avec un esprit d'observation hors pair toutes les questions nautiques d'importance : les courants maritimes, la régularité des vents, la côte, les ports, les marées, les instruments nautiques, les horloges, les éclipses et enfin la déviation de l'aiguille et le calcul des longitudes. »*93

Pierre Garcie s'inscrit dans cette modernité, il fait publier dès 1502, puis 1520, une partie du *Règlement de l'astrolabe*.

***D - Synthèse sur le Règlement de l'astrolabe***

1 - *L'Almanach perpetuum* (1496) fournit les éléments pour le calcul des latitudes dans cinq tables, dont une de la déclinaison et quatre autres contenant la longitude du Soleil, jour par jour, pour un cycle de quatre ans.
2 - Les tables élémentaires du *Règlement* de Munich, basées sur ces mêmes données, indiquent approximativement la longitude du Soleil et la déclinaison en face de la date journalière, pour une seule année. Elles sont une simple adaptation jour par jour de la *tabula declinationis* de Zacuto aux 366 jours d'une année bissextile.
3 - Les tables déjà plus exactes du *Règlement* d'Évora, fournissent la déclinaison jour par jour pour les quatre années du cycle solaire. La longitude solaire ne figure que dans la première année. Elles sont établies déjà, d'après le cycle solaire des quatre années, et elles ont la déclinaison maxima de 23°33'.
4 - Dans le texte des *Règlements*, contenus dans le *Reportorio dos tempos* (éd 1521 et 1528), Valentim Fernandes déclare que les tables astronomiques furent minutieusement extraites de *l'Almanach perpetuum* par maître Gaspar Nicolas.

***E - Comment les marins opéraient-ils ?***

« Dans les tables du *Règlement,* on remarque toujours la préoccupation de simplifier autant que possible le calcul. Pour utiliser ces tables on prenait la hauteur du Soleil par l'astrolabe, on cherchait la déclinaison dans les tables à la date du jour et on introduisait ces valeurs dans une des formules fournies par le *Règlement*.

*93 Bensaude Joaquim *op. cit.*, p. 50, p. 172 à 180.

# 1520

192 - Car il n'y a que dix-neuf années du nombre d'or. Et aussi il n'y a que dix-neuf dictons ou mots. Dont le premier dicton ou mot servira au premier nombre d'or qui sera 1 comme en l'année 1520. Le second dicton servira au second nombre d'or qui sera 2. Et ainsi des autres comme tu verras par la suite. Et facilement tu pourras connaître la manière et façon de pratiquer ces choses, car sur chacun des dictons seront le nombre d'or auquel il servira pour l'année du nombre d'or.

**Voici les mots et dictons pour savoir les semaines et les jours qui sont entre Noël et le premier dimanche de Carême, dit les Brandons**

Le nombre d'or. Le premier mot.

| | |
|---|---|
| 1 Sanctorum | 9 semaines ; |
| 2 Sanctus | 7 semaines ; |
| 3 Benedictus | 10 semaines ; |
| 4 Applicat | 8 semaines ; |
| 5 Astris | 6 semaines ; |
| 6 Principis | 9 semaines ; |
| 7 Dominans | 8 semaines ; |
| 8 Venerabilis | 11 semaines ; |
| 9 Imperiosus | 10 semaines ; |
| 10 Imperat | 7 semaines ; |
| 11 Omnipotens | 10 semaines ; |
| 12 Sathanam | 8 semaines ; |
| 13 Reprobans | 9 semaines ; |
| 14 Maledictum | 10 semaines ; |
| 15 Commotus | 8 semaines ; |
| 16 Veniet | 6 semaines ; |
| 17 Reprobans | 9 semaines ; |
| 18 Reprobat | 8 semaines ; |
| 19 Reprobandos | 11 semaines. |

193 - Pour la pratique de ces mots et dictons à entendre, il faut compter autant de semaines qu'il y a de lettres en chacun des mots dessus écrits.

Et il faut commencer sur le jour de Noël à compter. Mais il est à noter que quand Noël échoit sur le dimanche, il ne faut pas commencer à compter sur le jour de Noël, mais sur le dimanche en suivant qui est le premier jour de l'an. Et dans les autres années, il faut toujours compter sur le dit jour de Noël. Tant en l'année bissextile qu'autrement. Et c'est chose infaillible et perpétuelle sans variation.

Exemple.

En cette année présente, 1520, [nous] avons 1 pour le nombre d'or qui est le premier nombre. Et aussi avons le premier dicton qui est : *sanctorum*. Or prends et compte toutes les lettres du mot et dicton : *sanctorum*, et tu en trouveras 9, à savoir S.A.N.C.T.O.R.U.M. Compte donc 9 semaines. Et, [Noël étant un dimanche,] commence à compter, [à partir] du premier jour de janvier, [7 jours soit] 1 semaine ; et sur le huitième jour, [7 jours de plus soit] 2 semaines. Et ainsi jusqu'à 9 semaines. Et tu trouveras qu'il y aura 9 semaines sans faute depuis Noël jusqu'au premier dimanche de Carême.

Exemple de l'année qui vient.

En l'an prochain, 1521, nous aurons pour le nombre d'or, 2. Et pareillement, le second dicton est : *sanctus* ; prends donc et compte les lettres du *sanctus* ; tu en trouveras 7, à savoir S.A.N.C.T.U.S. Et par cela, compte 7 semaines depuis Noël jusqu'au premier dimanche de Carême. Et commence à compter sur le jour de Noël qui sera le mardi. Et ainsi tu trouveras 7 semaines entières et 3 jours. Mais des jours il n'est pas grand question ; car facilement quand tu sauras les semaines, tu sauras combien de jours, il y aura davantage.

Et ainsi des autres années suivantes et tu ne te tromperas point, car c'est chose sûre et certaine. Et il te suffit de cela pour trouver les Brandons ; c'est à dire le premier dimanche de Carême.

**Voici pour trouver la Septuagésime, c'est à dire le jour où on arrête de chanter Alléluia et le nuptial**

194 - Si tu as trouvé le premier dimanche de Carême facilement, tu trouveras le dimanche de la

## F - *LE RÈGLEMENT DE L'ÉTOILE POLAIRE*

« Selon Môller*[94], les Phéniciens utilisèrent les étoiles de la Grande Ourse pour se diriger en mer, avant d'apprendre que celles de la Petite Ourse étaient plus proches du pôle. Ils adoptèrent ensuite l'étoile β (*bêta* ou Kochab) de l'*Ursa Minor*, qui se trouvait alors plus près du pôle que l'étoile α (*alpha*), Étoile polaire actuelle. Deux siècles avant le Christ, l'étoile α se trouvait environ à 12° du pôle. Cette étoile se rapproche du pôle de plus en plus, jusqu'à l'an 2095, arrivant alors à 26' d'écartement pour commencer à s'en éloigner.

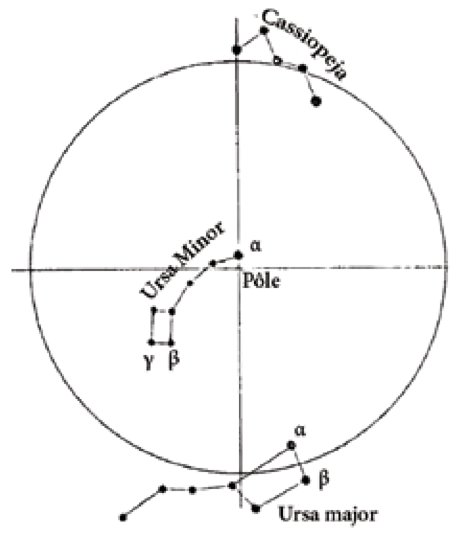


Fig. 3. Régions Polaires

« À l'époque de Ramón Llull (1232-1315), un siècle avant maître Jacomo de Malhorca, on employait des instruments nautiques dans la marine catalane pour observer la Polaire. Les instruments introduits au Portugal par le cartographe majorquin représentaient au moins un siècle de perfectionnement. L'atlas Laurenziano de 1351, aussi bien que l'atlas catalan de 1375, contiennent déjà des diagrammes astronomiques. Dans les deux planches consacrées dans ce dernier ouvrage à l'astronomie, se trouve un exposé pour déterminer l'heure de la nuit par l'Étoile polaire, le *Charriot* et les *Deux Frères* (les *Guardas*). Cependant le *Règlement de l'Étoile polaire* dans la forme indiquée plus bas avec les degrés de correction, n'y figure pas encore.

- Vasco da Gama en arrivant à Mélinde apprit que, dans la mer Rouge et dans la mer des Indes, on naviguait aussi avec la hauteur du Soleil.
- Alvise da Cà da Mosto, au service de l'Infant D. Henrique en 1456, s'efforçait déjà de trouver un point de repère semblable dans l'hémisphère sud.
- Diogo Gomes de Cintra faisait ses observations par l'Étoile polaire en 1462, en employant le quadrant, et Christophe Colomb déterminait les latitudes par la même méthode.

« Dans le document de Munich, comme dans celui d'Évora le *Règlement de l'Étoile polaire* est basé sur la position de l'Étoile polaire, α, par rapport au pôle et aux *Guardas*. Les *Guardas* sont les deux étoiles β (Kochab) et γ de l'*Ursa Minor*.

« Cordeiro écrit que les étoiles qui nous intéressent sont désignées par β, α et γ de l'*Ursa Minor*, à ne pas confondre avec β et α de l'*Ursa Major*, également désignées du mot *Guardas*. Colomb emploie dans son journal non seulement la même désignation de *las Guardas*, mais encore les termes *tête, pied, bras de l'est et bras de l'ouest*.

**La détermination de la latitude est faite d'après la position des trois étoiles β, α et γ de l'*Ursa Minor* dans leur mouvement circulaire autour du pôle**.

« Selon que les *Guardas*, β et γ, se trouvent dans leur culmination supérieure (Tête), ou dans la culmination inférieure (Pied), dans le bras de l'ouest (angle 6 h - 90°), ou dans le bras de l'est (angle 18 h - 270°), on cherche dans le *Règlement* de combien l'Étoile polaire, α, est éloignée du pôle dans le sens de la hauteur.

« On y trouve huit valeurs pour les corrections à faire, quatre à ajouter à la hauteur de l'étoile quand elle est au-dessous, quatre à déduire de la hauteur quand l'étoile est au-dessus du pôle.

## G - *Règlement pour évaluer le chemin parcouru par le navire en une journée* (*singradura*)

« Le document de Munich contient, en plus des deux *Règlements* de la hauteur du Soleil et de l'Étoile polaire, les instructions destinées à évaluer le chemin parcouru par le navire. Dans l'exemplaire de Munich, ces règles n'ont aucun titre spécial, tandis que dans celui d'Évora on les retrouve avec l'en-tête suivant :

« *Regimento para saberes quantas leguas entram por grao por cada uma destas quartas abaixo escriptas, e isto do norte e sul.* (Règlement servant à déterminer combien de lieues il faut compter par degré dans chacune des *aires de vent* décrites ci-dessous et cela du nord au sud).

« Le mot *quarta* correspond au huitième d'un angle de 90° de la boussole, soit 11,25°. Entre la ligne nord-sud et la ligne est-ouest il y a huit *quartas* (aires de vent). Les 32 *quartas* de la boussole font un total de 360°. Le même mot *quarta* était déjà en usage dans la navigation italienne ; on le retrouve dans le portulan d'Andréa Biancho de 1436. »*[95]

*94 J. Môller. *Nautik*, Leipzig, B.G. Teubner, 1909, p. 2.

*95 Bensaude Joaquim *op. cit.*, p. 43, p. 136 et 145.

Septuagésime[136] de cette manière. Compte trois dimanches qui précèdent le premier dimanche de Carême sans le compter, et le troisième sera la Septuagésime. Car celui qui précède Carême s'appelle Quinquagésime[137], l'autre Sexagésime[138], et le troisième Septuagésime. Et c'est là où l'on délaisse Alléluia[139], ainsi qu'à célébrer les noces[140]. Et sache certainement qu'il y a toujours 3 semaines entières depuis la Septuagésime, jusqu'au premier dimanche de Carême. Et ainsi, si tu sais combien de semaines il y a depuis Noël jusqu'au premier dimanche de Carême, tu sauras combien il y en aura jusqu'à la Septuagésime. Car il en faut ôter pas plus de 3 semaines entières.

***3 – calendrier : Pâques***

Pour trouver Pâques[141].

Sache que depuis le premier dimanche de Carême jusqu'à Pâques, il y a toujours 6 semaines entières.

Des Rogations[133].

Depuis Pâques jusqu'aux Rogations, il y a 5 semaines et un jour sans faillir.

L'Ascension.

L'Ascension[142] est toujours le jeudi après les Rogations.

La Pentecôte[143].

la Pentecôte est 50 jours après Pâques ; depuis le jour de Pâques compte 7 semaines entières.

Le premier dimanche après la Pentecôte, c'est le dimanche Roi ou de la Trinité[144]. Le jeudi d'après, c'est la Fête-Dieu ou fête du Saint-Sacrement. De la Pentecôte [à la Fête -Dieu] il y a 12 jours, en comptant le jour de Pentecôte.

Voici pour trouver l'Avent.

Si tu veux trouver le début de l'Avent[145], tu dois savoir que le dimanche proche de la fête de saint André[146] commence toujours l'Avent. Quand la fête de saint André vient le lundi, mardi ou mercredi, ce sera le dimanche précédent. Mais si la fête vient le jeudi, vendredi ou samedi, le dimanche qui suit sera l'Avent.

**Voici une autre manière, plus facile, pour trouver la fête de Pâques, perpétuellement et sans erreur**

Premièrement,

195 - l'année où le nombre d'or est 1, Pâques sera toujours le premier dimanche après le 5 avril.

Quand le nombre d'or est 2, Pâques sera toujours le premier dimanche après l'Annonciation de Notre-Dame, le 25 mars.

Quand le nombre d'or est 3, Pâques sera le premier dimanche après le 8 avril.

Quand le nombre d'or est 4, Pâques sera le prochain dimanche après le 3 avril.

Quand le nombre d'or est 5, Pâques sera le premier dimanche après le 22 mars.

Quand il est 6, Pâques sera le dimanche après le 10 avril.

Quand il est 7, Pâques sera le premier dimanche après le 30 mars.

Quand il est 8, Pâques sera le premier dimanche après le 19 avril.

Quand il est 9, Pâques sera le prochain dimanche après le 7 avril.

Quand il est 10, Pâques sera le prochain dimanche après le 23 mars.

Quand il est 11, Pâques sera le prochain dimanche après le 15 avril.

Quand il est 12, Pâques sera le prochain dimanche après le 25 avril.

Quand il est 13, Pâques sera le premier dimanche après l'Annonciation de Notre-Dame, le 25 mars.

Quand il est 14, Pâques sera le prochain dimanche après le 12 avril.

Quand il est 15, Pâques sera le prochain dimanche après le premier jour d'avril.

---

136 70 jours précédant Pâques (en fait, neuf semaines, soit 63 jours) ; soixante-dix ans de la captivité à Babylone.

137 Quinquagésime est celui qui précède le dimanche de Carême. Son nom vient des 50 jours qu'il faut décompter pour arriver jusqu'au dimanche de Pâques.

138 Dimanche qui arrive quinze jours avant le premier dimanche de Carême et qui est à peu près le soixantième jour avant Pâques.

139 Prière : *Alléluia, reste encore avec nous aujourd'hui ; demain, tu partiras, Alléluia ; et quand le jour se lèvera, tu te mettras en route, Alléluia, Alléluia, Alléluia.*

140 *nopsail* - nuptial ; *nopces* - noces : pas de mariage, car c'est le début d'un temps pénitentiel, avec la Septuagésime.

141 Jour de la résurrection de Jésus-Christ, trois jours après sa mort.

142 Le jeudi, 39 jours après Pâques ; ascension de Jésus-Christ.

143 Pentecôte : le 7e dimanche après Pâques ; don du Saint-Esprit aux apôtres.

144 Fête de la Trinité : le 8e dimanche après Pâques.

145 L'Avent (du latin *adventus* : venue, arrivée du Messie) est la période qui couvre quelques semaines précédant Noël, quatre dimanches dans la tradition de l'Église latine.

146 30 novembre.

« Dans le tableau suivant, la 1re colonne donne les chiffres du *Règlement* de Munich, les mêmes que ceux du *Règlement* d'Évora ; à la deuxième colonne nous avons ajouté les corrections faites par Nunes et reproduites à la fin du *Tratado em defensam. « Tu dois savoir que le degré du nord au sud équivaut à 17 1/2 lieues et que 60 minutes font un degré.* »

| | Règlement de Munich | Correction de P. Nunes |
|---|---|---|
| Pour une aire (d'écartement du méridien) tu relèves par degré | 17° 3/6 | 17° 5/8 |
| et tu t'écartes de la ligne droite de | 3° 1/2 | 3° 1/2 |
| Pour deux aires (d'écartement du méridien) tu relèves par degré | 19° 1/6 | 19° 3/8 |
| et tu t'écartes de la ligne droite de | 7° 1/2 | 7° 1/1 |
| Pour trois aires (d'écartement du méridien) tu relèves par degré | 21° 1/3 | 21° |
| et tu t'écartes de la ligne droite de | 11° 3/6 | 11° 2/3 |
| Pour quatre aires (d'écartement du méridien) tu relèves par degré | 24° 3/4 | 24° 3/4 |
| et tu t'écartes de la ligne droite de | 17° 1/2 | 17° 1/2 |
| Pour cinq aires (d'écartement du méridien) tu relèves par degré | 31° 1/1 | 31° 1/2 |
| et tu t'écartes de la ligne droite de | 26° 1/6 | 26° 1/5 |
| Pour six aires (d'écartement du méridien) tu relèves par degré | 46° 1/2 | 45° 3/4 |
| et tu t'écartes de la ligne droite de | 42° 1/2 | 42° 1/4 |
| Pour sept aires (d'écartement du méridien) tu relèves par degré | 87° 1/6 | 89° 3/1 |
| et tu t'écartes de la ligne droite de | 85° | 88° |

— Le ***Règlement* d'Évora contient de plus les lignes suivantes** :

*« Et si la route à parcourir se trouve exactement dans la direction de l'est ou de l'ouest, on ne peut compter les lieues sur aucun degré, parce que tout le long du chemin tu conserves la même latitude qu'au point de départ. Et si tu t'écartes de cette route, tu sauras par la différence de latitude de combien tu t'en es éloigné. Cependant les eaux (les courants, etc.) peuvent donner lieu à de grandes erreurs* ».

« L'introduction du loch pour mesurer la vitesse n'eut lieu qu'au milieu du XVIe siècle ; le problème de distance dans ce *Règlement* fut apprécié par une rose des vents ayant inscrit dans la direction nord-sud la longueur d'un degré de latitude. Les sept aires de vent, à suivre vers les directions est et ouest, indiquent chacune la longueur de la route parcourue correspondant à un degré. »*95

### *H - Règlement sur l'Étoile polaire et les marées de l'exemplaire d'Évora*

Les deux documents suivants ne figurent pas dans l'exemplaire de Munich.

1 - *Règlement pour déterminer les heures de la nuit par l'Étoile polaire et par les Guardas.*
*« Si tu connais la position des guardas à minuit pour chaque mois, tu compteras le nombre d'heures avant ou après la position de minuit et l'erreur que tu feras sera très petite.*» Les mois sont comptés par quinzaines.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Janvier | Milieu | Les guardas se trouvent | à minuit dans le bras gauche. |
| | Fin | Les guardas se trouvent | à 1 heure au-dessus du bras. |
| Février | Milieu | Les guardas se trouvent | à 2 heures. |
| | Fin | Les guardas se trouvent | à l'épaule gauche. |
| Mars | Milieu | Les guardas se trouvent | à 1 heure au-dessus de la ligne. |
| | Fin | Les guardas se trouvent | à 2 heures. |
| Avril | Milieu | Les guardas se trouvent | à la tête. |
| | Fin | Les guardas se trouvent | à 1 heure au-dessous de la tête. |
| Mai | Milieu | Les guardas se trouvent | à 2 heures. |
| | Fin | Les guardas se trouvent | à l'épaule droite. |
| Juin | Milieu | Les guardas se trouvent | à 1 heure au-dessous de la ligne. |
| | Fin | Les guardas se trouvent | à 2 heures. |
| Juillet | Milieu | Les guardas se trouvent | au bras droit. |
| | Fin | Les guardas se trouvent | à 1 heure au-dessous du bras. |
| Août | Milieu | Les guardas se trouvent | à 2 heures. |
| | Fin | Les guardas se trouvent | dans la ligne. |
| Septembre | Milieu | Les guardas se trouvent | à 1 heure au-dessous de la ligne. |
| | Fin | Les guardas se trouvent | à 2 heures. |
| Octobre | Milieu | Les guardas se trouvent | dans le pied. |
| | Fin | Les guardas se trouvent | à 1 heure au-dessus du pied. |
| Novembre | Milieu | Les guardas se trouvent | à deux heures. |
| | Fin | Les guardas se trouvent | dans la ligne. |
| Décembre | Milieu | Les guardas se trouvent | à 1 heure au-dessus de la ligne. |
| | Fin | Les guardas se trouvent | à 2 heures. |

# 1520

Quand il est 16, Pâques sera le prochain dimanche après la fête de saint Benoît[147], le 21 avril.
Quand il est 17, Pâques sera le prochain dimanche après le 9 avril.
Quand il est 18, Pâques sera le prochain dimanche après le 29 mars.
Quand il est 19, Pâques sera le prochain dimanche après le 17 avril.
Note que les jours nommés sont toujours exclus.

**Voici sur le terme de Pâques**

196 - Note que Pâques est toujours en mars ou en avril. Pâques ne saurait être avant le 22 mars et il ne saurait être après le jour de saint Marc, le 25 avril.

**Voici sur le terme de la Septuagésime**

Sache que la Septuagésime est toujours en janvier ou en février. Et elle ne saurait être avant le lendemain de saint Antoine[148], le 18 janvier, ni après la vigile[149] de la Chaire de saint Pierre[150], le 21 février.

**De la Quadragésime**

La Quadragésime est toujours en février ou en mars. Et elle ne saurait être avant le 8 février, mais elle peut être le 8. Elle ne pourrait être après le 14 mars, mais elle peut être le 14 mars.

**Des Rogations**

Les Rogations sont toujours en avril ou en mai. Elles ne sauraient être avant le lendemain de saint Marc, elles ne sont jamais le jour de saint Marc (25 avril). Elles ne sauraient être après le 30 mai, ni ce jour-là.

**Voici sur la Pentecôte**

La Pentecôte est toujours en mai ou en juin. Elle ne saurait être avant le 10 mai et après le 13 juin. Mais elle peut être le 13 juin.

147 Fête le 21 mars (naissance au Ciel) et 11 juillet (transfert de sa dépouille du mont Cassin à l'abbaye de Fleury-sur-Loire).

148 17 janvier.

149 La nuit qui précède.

150 Remontant aux temps antiques, il convient tout d'abord de noter que cette fête était fêtée le 18 février (Chaire de Pierre à Rome) et le 22 février (Chaire de Pierre à Antioche).

« Le procédé de la détermination de l'heure par l'Étoile polaire et les *Guardas* se trouve déjà dans la carte catalane de 1375 sous une forme identique à celle du *Règlement*; les *Guardas* y sont désignées par les *Deux Frères* (*Dos Frares*). On a ainsi la preuve que ce procédé était familier au roi savant du Portugal et que les observations astronomiques étaient en vogue à la cour du frère de D. Henrique le Navigateur.

*2 - Règles pour déterminer les marées à toute heure de la journée*

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| lune d'1 jour | Marée haute à | 1 heure de l'après-midi | | | |
| de 2 jours | Marée haute à | 1 4/5 heures | | | 4/5 = 48 minutes |
| de 3 jours | Marée haute à | 2 3/5 heures | | | 3/5 = 36 minutes |
| de 4 jours | Marée haute à | 3 2/5 heures | | | 2/5 = 24 minutes |
| de 5 jours | Marée haute à | 4 1/5 heures | | | 1/5 = 12 minutes |
| de 6 jours | Marée haute à | 5 heures | | | |
| de 7 jours | Marée haute à | 5 4/5 heures | | | |
| de 8 jours | Marée haute à | 6 3/5 heures | de 12 jours | Marée haute à | 9 1/5 heures de l'après-midi |
| de 9 jours | Marée haute à | 7 2/5 heures | de 13 jours | Marée haute à | 10 3/5 heures de l'après-midi |
| de 10 jours | Marée haute à | 8 1/5 heures | de 14 jours | Marée haute à | 11 2/5 heures de l'après-midi |
| de 11 jours | Marée haute à | 9 heures | de 15 jours | Marée haute à | 12 1/5 heures de l'après-midi |

*3 - Âge de la Lune*

« *Ainsi, tu dois savoir qu'à chaque jour de la lune tu dois ajouter 4/5 d'heure.*»

« Voici quelques passages traitant les rapports des marées et des mouvements de la Lune, qu'on est surpris de trouver d'une façon aussi nettement exprimée dans la carte catalane de 1375.

« *Lorsque la mer entre et s'en va, elle suit la lune, en sorte que lorsque la lune décroît, la Grande mer s'en va. Lorsque la lune croît ou est en son plein, la Grande mer s'étend. Mais quand la lune est en équinoxe, les eaux de la Grande mer ont le plus grand mouvement, à cause du voisinage de la lune; et quand la lune est dans le solstice c'est alors que se trouve le moindre mouvement, à cause de l'éloignement de la lune. Ainsi la Grande mer termine son cours en dix-neuf ans, et ensuite elle croit périodiquement et recommence un nouveau cours, comme la lune. La Grande mer décroit avec la lune et forme alors Antipotis ce qui veut dire absorption car alors elle attire les eaux à elle et les rejette avec grande puissance.* »

« Dans cette planche de la carte catalane (1375) on trouve encore une rose des vents composée de 14 cercles concentriques, correspondant à 14 ports de mer, pour lesquels on indique l'heure de pleine mer; les jours de la Nouvelle et de la Pleine Lune (*établissement du port*). »*96

***I - Le texte de Pierre Garcie est la reprise du Règlement d'Évora***

Le contenu du *Règlement* de Munich et plus particulièrement de celui d'Évora est énoncé dans le texte de Pierre Garcie. Si nous les rapprochons, nous trouvons :

| Pierre Garcie - 1520 | 1490 | 1502 | Munich et Évora |
|---|---|---|---|
| Page 3/4/5 la Roue | | | La roue pôle-homme |
| P. 5/6 latitude | | | Règlement d'Évora |
| Page 12/13 les vents | P. 80 les vents | P. 35 rhumbs | |
| P. 16/18 router 4 navires | P. 80 la route | | P. 4. Règlement pour évaluer le chemin parcouru par le navire |
| P. 7 à 9 Compter avec les doigts | | | |
| P. 9 Année bissextile | | | P. 5. Calendrier fait pour 12 mois sans indication d'année |
| P. 10 ET 191 Mois/année - | P. 69 année | | |
| P. 11 durée lune | | P. 35-36 lune | |
| P. 167 /168 lune/soleil | P. 69/80 lune | P. 35-36 lune | |
| P. 48 - 52 latitude/soleil | P. 95/103 lune | | |
| P. 189/195 fêtes dimanche | | | |
| P. 195 nombre d'or | | | |

Pierre Garcie donne le texte du *Règlement* d'Évora en y rajoutant des éléments. On peut imaginer qu'il a participé à cette réflexion, ou qu'il possédait un rapport détaillé des études portugaises. Il est au moins vraisemblable que son père,

*96 Bensaude Joaquim *op. cit.*, p. 145 et suiv.

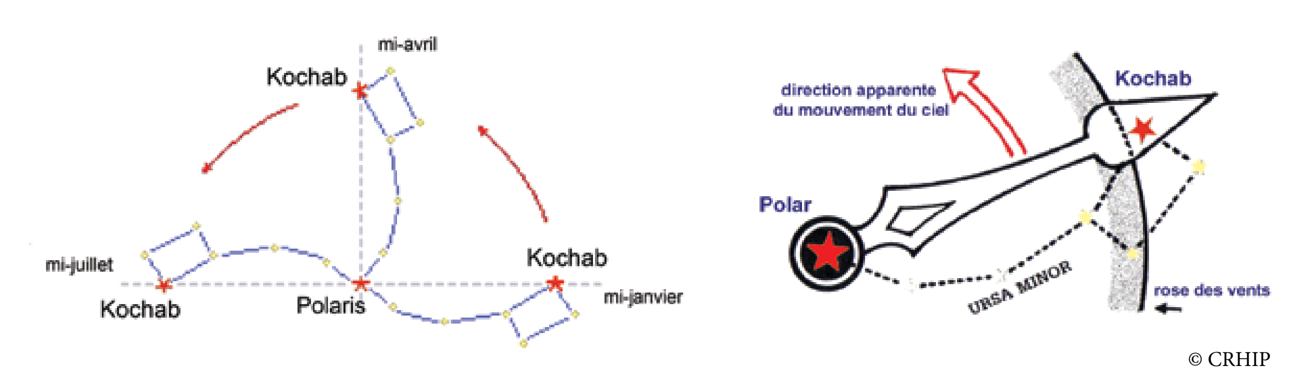
décédé en 1472, ait participé à ces recherches et ait formé son fils. La date de diffusion du *Règlement* de Munich est de 1509, celle du *Règlement* d'Évora de 1519. Le texte de Pierre Garcie est de 1483, et le texte de son « calcul de la latitude par la Polaire » est imprimé en 1520. Il a du hésiter à le publier, dès 1483, en raison du risque mortel à trahir le *sigillo* portugais, le secret-défense de l'époque. C'est son filleul, Pierre Ymbert, qui le fera imprimer dans le *grant routtier*, en 1520, sous la protection du roi de France (le *Privilège* de François I[er]), au moment de la diffusion du *Règlement* d'Évora. Nous pouvons avancer que Pierre Garcie a été l'informateur des marins français sur la navigation astronomique portugaise et plus particulièrement de Guillaume Brouscon du Conquet qui présentera les tables du *Règlement* d'Évora sur ses atlas (*Traité de navigation*, 1543 ; *Manuel de pilotage à l'usage des pilotes bretons*, 1548).

**— La « rose des vents » ou Roue Pôle-Homme de Pierre Garcie**

Replaçons cet instrument dans l'histoire de la navigation pour comprendre son utilisation. Il s'agit d'une Roue Pôle-Homme, d'origine portugaise*[97]. Cet instrument permet de calculer l'heure la nuit, à partir de l'Étoile polaire, la Polaris, puis par la suite de calculer sa position, les marées et l'âge de la Lune.

La Roue Pôle-Homme est très ancienne.

- Il est évoqué dans un texte portugais de 1295 (*Tractatus novus de la astronomia* de Ramón Llull - Île de Majorque). Vers 1428, D. Duarte présente une « roue », « *roda* ». Puis vers 1490, la « Roue Pôle-Homme », « *Roda do Homem do Polo* ». Pedro Nunes présente la « *roue polaire* », « *Roda Polar* » qu'il appelle « *astrolabii Nocturni* ».
- Base théorique : Il est supposé que la Polaris (étoile *Alpha* - α) est fixe et que les étoiles de la Petite Ourse (*Ursa Minor*) tournent dans le sens antihoraire. Le ciel tout entier accomplit un tour complet en 24 heures sidérales. L'heure sidérale diffère de l'heure solaire. Elle est plus courte de 9,8 secondes par heure ; soit le jour sidéral, plus court de 3 min 56 s que le jour solaire moyen. Le jour sidéral correspond à un tour exact (360°) de la terre sur elle-même (retour de la même étoile au même méridien, qui est la ligne passant par les deux pôles célestes Nord et Sud et le Zénith du lieu d'observation ou verticale du lieu). C'est la Terre qui, dans son mouvement diurne, accomplit une rotation complète d'ouest en est, imprimant au ciel un mouvement, apparent, en sens contraire, d'est en ouest.
- Kochab (étoile *Bêta* - β, légèrement rouge) et Pherkad (étoile *Gamma* - γ), situées à l'arrière de la Petite Ourse, sont avec l'Étoile polaire les seules de la constellation qui entrent dans le cadre de l'étude, toutes trois visibles même par temps brumeux. *Bêta* et *Gamma* sont appelées « *les Gardes* » ou « *Guardas* » : gardiennes du Pôle.
- Kochab, en arabe (*kaokhab*), en hébreu (*kokhav*), signifie « *étoile* ». En 1100 avant J.-C., elle approcha le pôle exact autant qu'il lui fut possible, - 7° environ, sans jamais battre le record de l'étoile actuelle. Elle fut considérée comme indiquant le pôle Nord pendant environ 2000 ans.



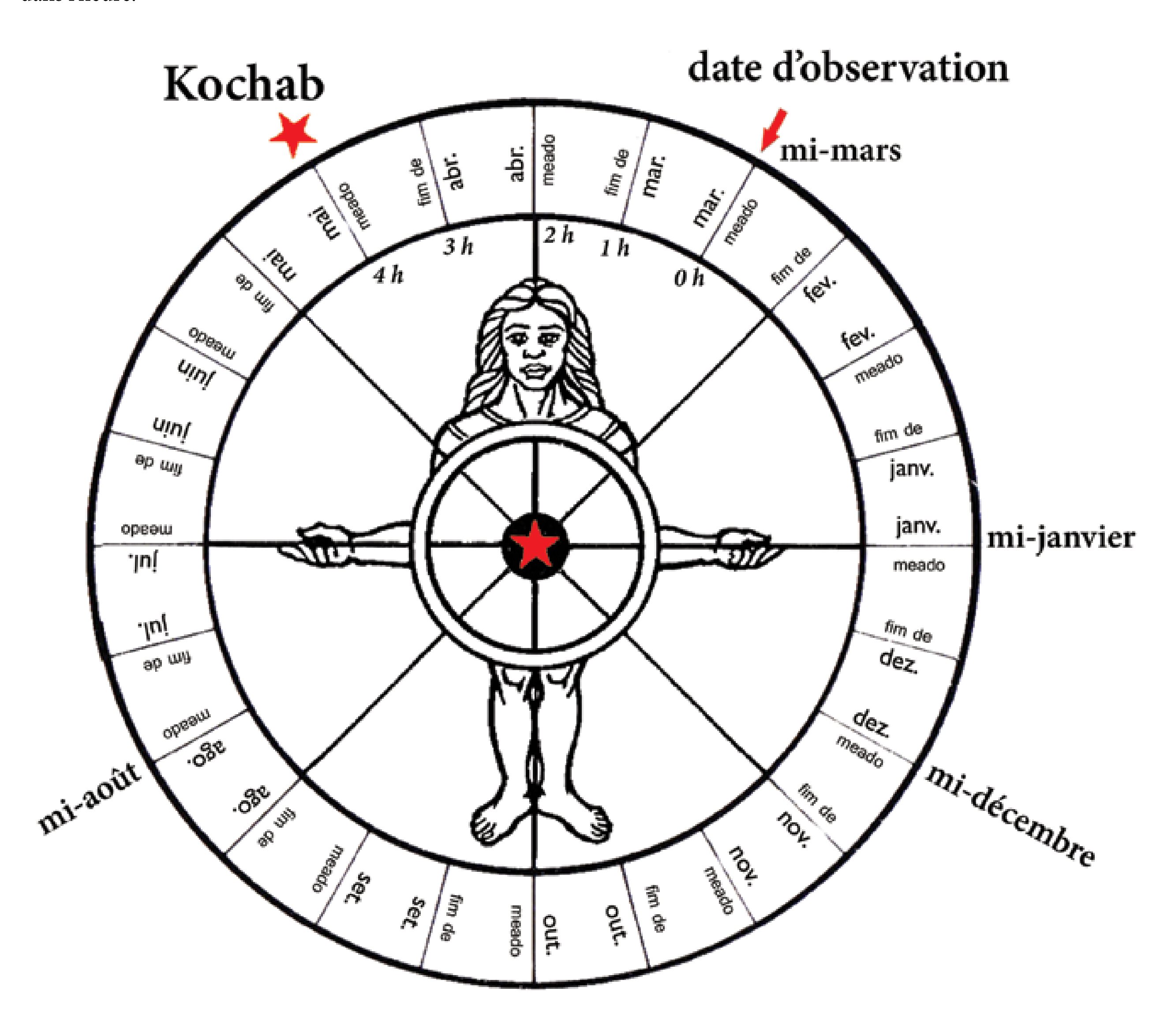

© CRHIP

**— Utilisation** :

- On pointe la Roue vers la Polaris, avec la « roue Pôle-Homme » dans la position verticale, Kochab est juste à toucher le bord du disque.
- La Polaris doit être vue à travers le trou dans le centre du disque.
- Le « pointeur céleste », étant l'alignement de Polaris et Kochab, il indique une position sur la couronne du disque.
- On repère la date de l'observation sur le disque, conformément aux dispositions du *Règlement* d'Évora.
- On compte le nombre d'intervalles horaires (divisions du disque) entre la date de l'observation et la position observée de Kochab.
- On fait la correction, si possible, avec le centre « roue Pôle-Homme », car la Polaire est une étoile non pas disposée au pôle mais circumpolaire ; c'est l'étoile la plus proche du pôle mais située à 3°42' de celui-ci au Moyen Âge.

*97 Source : code Évora, *Regimento de Evora* (imprimé vers 1519, mais connu bien auparavant) ; et Pedro Nunes, *Instrumentos Náuticos e Navegação Astronómica*.

Dans la figure suivante, la date d'observation est mi-mars et il y a quatre intervalles entre ce point et la position de Kochab ; il est donc 4 h après minuit. L'erreur en excentricité peut introduire à cette époque une erreur voisine de 30 min dans l'heure.



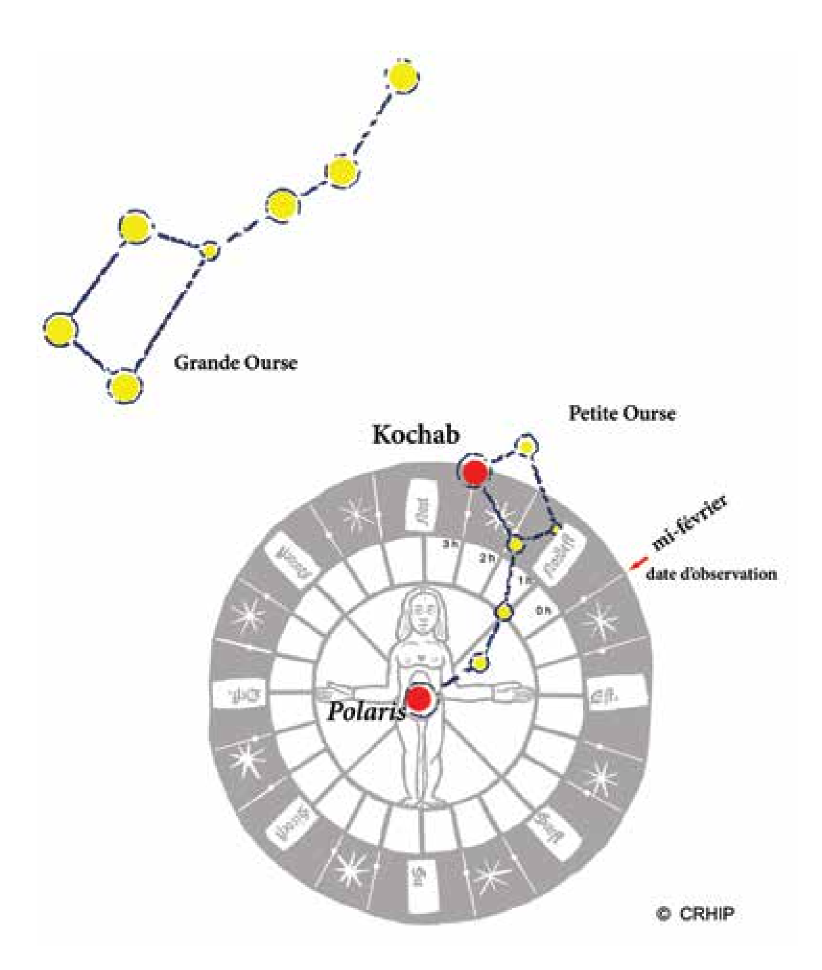

Suivant le dessin de Valentim Fernandes,1518, *Reportório dos Tempos - Roda do Homen do Polo* © CRHIP.

**— Texte du *Règlement* d'Évora *(1519)***

*« Mi-janvier, il sera minuit au bras gauche et à la fin du mois, il sera minuit une heure au dessus du bras.*
*Mi-février, il sera minuit deux heures au-dessus du bras et à la fin du mois, il sera minuit sur la ligne de l'épaule gauche.*
*Mi-mars, il sera minuit une heure au dessus de la ligne et à la fin du mois, il sera minuit deux heures au-dessus du bras.*
*Mi-avril, il sera minuit à la tête et à la fin du mois il sera minuit une heure en dessous, (en aval - plus bas que) de la tête.*
*Mi-mai, il sera minuit deux heures en dessous de la tête et à la fin du mois il sera minuit sur la ligne de l'épaule droite.*
*Mi-juin, il sera minuit une heure en dessous de la ligne et à la fin du mois, il sera minuit deux heures en dessous de la ligne.*
*Mi-juillet, il sera minuit au bras droit et à la fin du mois il sera minuit une heure sous le bras.*
*Mi-août, il sera minuit deux heures sous le bras et à la fin du mois, il sera minuit sur la ligne intermédiaire.*
*Mi-septembre, il sera minuit une heure en dessous de la ligne et à la fin du mois, il sera minuit deux heures en dessous de la ligne.*
*Mi-octobre, il sera minuit au pied et à la fin du mois, il sera minuit une heure au-dessus du pied. »*

Le texte de Pierre Garcie reprend ce texte d'Évora, dans *le grant routtier* de 1520 (voir page 69). Il y précise la position de Kochab non par des éléments du corps mais par les points cardinaux et le fait autant pour minuit que pour l'aube :

> « *Sache que lorsque les Gardes du Nord seront en un chacun de ces rhumbs ou quart des vents ci-dessus mis en icelle forme : dont chaque quart vaut une heure de nuit ou de jour, par ainsi qui sont écrits en après. Par telle condition quel sera minuit ou aube de jour. Et le pourras connaître par figure et compas précédent. Et note que la figure de l'homme mise au dit compas sera manifeste des choses dites. En mettant au cœur de l'homme l'étoile du Nord, le chef contremont. Et comprendre par similitude que le chef de l'homme fait le nord. Et quand les deux étoiles seront droit dessus le chef : elles seront au nord. Et ainsi des autres membres comme ils sont figurés. Et pour de cette manière, mieux comprendre, il est chose convenable d'avoir aucun commencement, lequel se fera au premier mois de l'année qui se nomme janvier.*
>
> *À la mi-janvier, les Gardes vont vers l'est à minuit, et les Gardes vers le nord à l'aube de jour. À la fin de janvier, les Gardes vont vers l'est quart de nord-est à minuit, et les Gardes vers le nord quart de nord-est à l'aube de jour.*
>
> *À la mi-février, les Gardes vont vers le nord-est un quart d'est à minuit, et les Gardes vers le nord à l'aube de jour. À la fin de février, les Gardes vont vers le nord-est à minuit, et les Gardes vers le nord quart de nord-est, à l'aube de jour.*
>
> *À la mi-mars, les Gardes vont vers le nord-est quart de nord à minuit, et les Gardes vers le nord-ouest quart de nord à l'aube de jour. À la fin de mars, les Gardes vont vers le nord quart de nord-est à minuit, et les Gardes vers le nord-ouest à l'aube de jour.* »




Sur cette figure, il faut rajouter l'indication des mois suivants, en commençant à l'est par la mi-janvier. Si nous sommes mi-février (nord-est un quart d'est), le « pointeur céleste » indique 3 h après minuit.

Les données du code d'Évora et celles de Pierre Garcie sont identiques ; ce qui confirme l'hypothèse que Pierre Garcie connaissait ce code portugais, reçu de son père.

**— D'où Pierre Garcie tenait-il cette science astronomique ?**

Il est possible d'émettre une hypothèse. En ces XVe et XVIe siècles, l'Europe était passionnée par la redécouverte, en 1409 à Florence, de la *Géographie* de Ptolémée, affirmant que la terre était ronde. Elle fut imprimée sept fois entre 1475 et 1500, puis traduite en français en 1535. Cette influence ptoléméenne est un véritable stimulant pour les grandes découvertes occidentales et la navigation hauturière par l'astronomie. Elle va marier de façon descriptive et figurative **le calcul** et **l'image**, avec la multiplication des routiers et des portulans. La cartographie ne pourra plus se passer ni des uns ni des autres. Pierre Garcie est l'un de ces initiateurs féconds qui offre aux marins la structure des futurs Pilotes Côtiers et la connaissance scientifique majeure du Portugal sur la navigation par l'astronomie. Cette dernière apparaît en pleine possession de sa technique vers 1520-1525, avec « l'atlas Miller ».

La connaissance de Pierre Garcie (1441-1502) sur la navigation astronomique permet de penser qu'il a été formé par son père ; il ne pouvait pas l'avoir reçue en Bas-Poitou. En effet il faudra attendre le milieu du XVIe siècle pour la mise en place, en France, d'une formation avec l'école du Conquet, (avec Guillaume Brouscon, 1543-1558 ?), et l'école de Dieppe (avec Jean Alfonse de SAINTONGE, 1481-1544, *les Voyages aventureux* de 1559, et Pierre DESCELLIERS, 1500-1558, prêtre d'Arques qui donna une formation scientifique aux pilotes).

Nous pouvons avancer l'idée que les grands parents espagnols de Pierre Garcie quittèrent l'Île de Majorque lors des persécutions (1391) contre les juifs*98. Ils se seraient réfugiés au Portugal qui accueillait de nombreux savants juifs. Vers 1410, le père de Pierre Garcie, Jean Ferrande, aurait émigré. En effet, profitant des conditions d'appel d'une technologie étrangère, par les souverains français, il s'installe en Normandie, à Caen ou Rouen (lieu principal de l'impression du *grant routtier)*. Il se marie avec une femme d'origine anglaise, Jeanne Olivier. Ils sont chassés des villes normandes dès 1417 lorsque les Anglais envahissent la Normandie. Cherchant la sécurité près duc de Bretagne, Jean V, ils arrivent à Saint-Gilles-sur-Vie vers 1421. Pierre Garcie naît en 1441.

Il est le premier français à faire connaître cette jeune science maritime de la navigation par l'astronomie. Cela explique qu'il ait été publié pendant 160 ans(1502-1662).

**Bibliographie**

- Luís M. de Albuquerque, *Os Guias náuticos de Munique et Evora*, Junta de Investigações do Ultramar, Lisboa, 1965.
- Luís M. de Albuquerque, *Navegação Astronómica*, Comissão Nacional Para As Comemorações dos Descobrimentos portugueses, Lisboa, 1988.
- Bensaude Joaquim, *L'Astronomie nautique au Portugal à l'époque des grandes découvertes*, tome I, Bern, Max Drechsel, 1912, In-4°, 290 p.
- *Regimento de Munique (c. 1509), (Règlement de l'astrolabe et du quadrant...* ; et le *Traité de la sphère.)*
- *Regimento de Evora (c. 1519).*
- *Repertório dos Tempos,* Valentim Fernandes *(1518).*

***J- Commentaires de Michel Com'Nougué***

*“ Azimut et angle au pôle Nord ont même valeur nulle au passage au méridien. La conséquence de ce point commun est que le compas qui indique le Nord est aussi un instrument de mesure du temps. Si nous disposons une rose des vents sur une boussole, orientée selon l'aiguille, on a un compas servant à mesurer caps et azimuts. Nous désignerons, par convention, la rose ainsi utilisée comme **rose-compas**. Si on élève cette rose, tendue à bout de bras, en la centrant sur le pôle, on la dispose ainsi dans un plan parallèle au plan équatorial. Une fois orientée selon le méridien nord-sud, concrétisé par la verticale de l'Étoile polaire, la rose-compas indiquera, à ce moment, un angle entre le pôle et le « pointeur céleste » (Polaire-Kochab). Le point pôle deviendra l'heure 0 ou minuit, origine des temps sur ce cadran. Nous désignerons la rose, dans cette deuxième utilisation, comme **rose-cadran**. C'est à cette deuxième utilisation que Pierre Garcie destine la rose figurée dans son ouvrage et c'est la raison de sa division en 24 graduations**99*.*

*98 Il en était ainsi pour Jehuda CRESQUES (vers 1350-1427 ?), fils du fameux cosmographe de Majorque, Abraham CRESQUES, avec qui il réalisa, en 1375, l'*atlas dit Catalan,* sur la commande du roi d'Aragon. La grande île des Baléares était, au XVIe siècle, et depuis fort longtemps, un centre important des sciences nautiques et géographiques. On a même pu parler d'une école majorquine de géographie, bien réelle et attestée, celle-là, remontant à la présence musulmane. Mais, en 1391, s'abat sur les Juifs, en Aragon, une vague de persécution qui aboutit aux massacres de Barcelone. Converti de force, Jehuda Cresques doit prendre un nom moins voyant : Jaime Riba, Jacobus Ribus en latin. Il finit par se réfugier au Portugal, auprès du roi D. João Ier, vers 1420, où il reprend son patronyme et, selon toute vraisemblance, sa religion. On peut tout à fait imaginer que l'infant Pedro, de passage en Aragon ces années-là, sur la route des sept parties du monde, ait débauché Jehuda pour l'envoyer à Coimbra enseigner dans une université autrement plus accueillante et plus sûre pour les Juifs que Barcelone toujours sous la menace d'un nouveau pogrom et de l'Inquisition. On appelait également Jehuda Cresques « *le Juif aux boussoles* ». Son travail et son enseignement étaient, outre la cartographie, ceux d'un *mécanicien*, perfectionnant les instruments de navigation. À sa mort, vers 1427, les caravelles venaient tout juste de toucher les Açores. Mais les sept ans de séjour du cosmographe majorquin entre Coimhra, Lisbonne et Lagos lui ont permis de former des disciples.

*99 Remarque importante : il faut noter, qu'à partir de maintenant, tous les relèvements énoncés par Pierre Garcie se réfèrent à la **rose-cadran** et non à la **rose-compas**. Les directions données par Pierre Garcie ne sont pas des azimuts mais des angles au pôle, c'est-à-dire des temps exprimées en quart, de 45 minutes. Ce dernier fait explique que l'on trouve, dans son texte, des relèvements Nord, alors que Lune et Soleil, à nos latitudes, n'ont que des azimuts Sud puisque toujours observés vers le Sud, lorsqu'ils sont visibles.

*Cette utilisation est d'un usage savant. En effet, les marins qui n'avaient jamais vu de cadran d'horloge utilisaient cependant les heures pour leurs calculs d'estime depuis le XIII[e] siècle. Ils se servaient, pour cela, de cette rose-cadran divisée, selon le système qui leur était familier, en 8 rhumbs, espacés de 3 heures et subdivisée en 32 vents de 1 quart, soit 45 minutes.*
*Maintenant regardons ce qui se passe dans le ciel la nuit. Tous les astres se lèvent à l'Est et parcourent le ciel vers l'Ouest. Les étoiles dans ce mouvement tournent autour de l'Étoile polaire* ***dans le sens contraire des aiguilles d'une montre****, temps sidéral ou « vers le haut » dit Pierre Garcie. Il fait nuit et le Soleil n'est pas visible, il est pourtant quelque part dans le ciel et si nous voulons le faire figurer dans ce schéma, on ne peut l'incorporer que par son angle au pôle et non pas par son azimut. Sous nos latitudes, le Soleil ne peut s'observer que vers le Sud. Se levant à l'Est et se couchant à l'Ouest, son mouvement diurne va de la gauche vers la droite ; c'est* ***le sens des aiguilles d'une montre****, temps solaire ou « vers le bas » dirait Pierre Garcie. On le placera donc virtuellement sur le graphique, dans la case horaire qui correspond à l'heure de la nuit, obtenue à bord, par le sablier d'une heure.*

- **Temps sidéral et temps civil**

*Il est facile de mettre en évidence le mouvement des étoiles par le biais des Gardes du Nord. C'est un ensemble formant un alignement passant par le pôle Nord et la Polaire (puisque celle-ci n'est pas exactement positionnée sur le pôle qui, dans le ciel, est un espace vide). Cet alignement, Polaire/Gardes du Nord (ou « pointeur céleste »), tourne autour du pôle comme une gigantesque aiguille de montre tournant d'Est en Ouest et décrivant tout le ciel en presque 24 heures. Grâce à une rose à 24 divisions il est donc facile de lire l'heure sidérale directement dans le ciel. Nous avons bâti une montre dans le ciel avec une aiguille visible constituée par les Gardes et une aiguille virtuelle basée sur la position calculée du Soleil.*
*Mais outre leur mouvement diurne, les étoiles sont animées d'un mouvement relatif qui provient du fait que le temps sidéral est légèrement différent du temps civil (4 minutes par jour) ainsi les Gardes et le Soleil passent ensemble au méridien supérieur du lieu à 0 heure le 15 avril. Mais, lorsqu'un mois plus tard à minuit solaire, les Gardes, qui tournent plus vite que le Soleil, sont dans une case horaire plus à l'Ouest, elles sont en avance en temps sidéral (sens contraire) mais en retard en temps solaire (sens des aiguilles). Pour avoir l'heure solaire au moment d'une configuration quelconque des Gardes, il suffit de compter les heures à partir du 0 dans le sens des aiguilles d'une montre (heure solaire) et ajouter l'heure de différence que nous avons notée, décalage de l'origine des coordonnées de chacun des systèmes.*
*Donc si nous voulons transformer l'heure sidérale indiquée par les Gardes en heures solaire, il faut tenir compte de la dérive due au mouvement relatif des étoiles, c'est-à-dire mettre notre montre à l'heure chaque fois que nous la consultons. Pierre Garcie nous énumère les repères. À partir du 1[er] avril où les Gardes du Nord passent à minuit par le 0 et où elles dérivent lentement vers l'Ouest, elles prennent une avance d'une heure tous les 15 jours. Ceci est suffisant pour régler l'avance de l'aiguille sidérale sur l'aiguille Soleil. Le tour du cadran est bouclé en un an.*

- **La Lune et le Soleil**

*Observons maintenant le mouvement de la Lune par rapport au Soleil. La Lune également se lève à l'Est pour se coucher à l'Ouest, elle n'est observable sous nos latitudes que vers le Sud. Elle suit donc le mouvement diurne du Soleil. Mais elle a également un mouvement relatif. Quand elle apparaît dans le ciel, au premier quartier, elle est très près du Soleil et se couche juste après lui, mais au fil des jours, elle se couche de plus en plus tard et à la Pleine Lune, elle se lève à l'Est au moment où le Soleil se couche à l'Ouest, pour rester dans le ciel toute la nuit. Finalement, elle se couche à l'Ouest quand le Soleil se lève à l'Est. Cependant elle retrouvera le Soleil au terme du mois lunaire de 29,5 jours quand ils vont, tous deux ensemble, franchir de nouveau le méridien 0 (Nord), au début de la prochaine lunaison (Nouvelle Lune). On notera les similitudes avec le système décrit au paragraphe plus haut. On verra que le mouvement relatif de la Lune va dans le même sens que le mouvement relatif des étoiles, soit en sens contraire des aiguilles d'une montre. Autre similitude, les étoiles résorbent leur retard en un an, la Lune en un mois lunaire de 29,5 jours solaires (ou 30 jours, nous dit Pierre Garcie pour des raisons de simplification des calculs).*
*D'où l'idée d'incorporer les mouvements relatifs du Soleil et de la Lune sur un graphique comparable à celui du Soleil et des étoiles. Si on considère le premier jour de la lunaison, la Lune et le Soleil passent au même moment au 0 (Nord du graphique). Mais un jour, plus tard la Lune sera plus à l'Ouest. Comme elle doit faire un tour complet en sens contraire pour se retrouver, avec le Soleil, au début de la lunaison prochaine, au 0 (Nord), il est facile de calculer sa vitesse de déplacement dans ce sens : 30 jours / 32 quarts : 22 heures et demi par quart. C'est donc le temps qu'il faut à la Lune pour se déplacer d'un quart vers l'Ouest. Pierre Garcie nous détaille quart par quart, en heures ou en jours, le mouvement de la Lune pour faire le tour du cadran. On peut ainsi placer la Lune, pour chaque jour de sa lunaison, par rapport au Soleil qui est supposé être au Nord au même moment. Cette position de la Lune signifie le retard de la Lune par rapport au Soleil. Il est alors facile de calculer l'heure solaire du passage de la Lune au méridien 0 ; il suffit de faire tourner les deux aiguilles dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la Lune soit au Nord. Le résultat est donné en nombre de quarts, comptés dans le sens des aiguilles d'une montre, ayant pour valeur 45 minutes chacun, en partant de la position actuelle de la Lune jusqu'au méridien 0.*
*- 30 jours / 32 quarts : 22 heures et demi par quart : Ce chiffre est uniquement le résultat d'une opération mécanique, il n'a rien à voir, par exemple, avec la durée du jour lunaire par rapport au Soleil. Pierre Garcie admet implicitement que la*

*Lune tourne dans le ciel à une vitesse plus grande que celle du Soleil, puisqu'il donne une différence de cinq jours entre les deux années. Ces chiffres ne sont à l'examen qu'une approximation. La différence est bien plus importante et varie selon que l'on fixe comme base de comparaison, l'année civile ou l'année sidérale. En effet la durée de lunaison est plutôt de l'ordre de 29,5 jours et non pas de 30. Les 22,5 heures correspondraient alors au temps de deux passages consécutifs de la Lune au méridien alors que le temps du Soleil serait de 24 heures. Ces 22,5 heures ne sont que la différence des vitesses. Les problèmes d'heures de passage ne sont plus que des problèmes d'arithmétique simple, tels que les problèmes de trains qui se rattrapent, bien connus des élèves de la Communale. Pierre Garcie, pour simplifier le calcul mental, donne les tableaux aussi bien en différences de relèvements qu'en heures.*

- **Le problème des marées**

*Selon la théorie des marées de Bède le Vénérable, savant anglais du VIII^e siècle, l'heure de la pleine mer dans un port est égale à l'heure du passage de la Lune au méridien à laquelle il faut ajouter l'établissement du port. La séquence des opérations est comme suit :*

*1 - Calculer où se situe le premier jour de la lunaison dans le calendrier civil;*
*2 - Placer le relèvement de la Lune, pour le jour demandé, en fonction du temps écoulé depuis le premier jour de la lunaison en utilisant les tables « qui veut compter la Lune par les jours »;*
*3 - Lire l'heure du passage de la Lune au méridien;*
*4 - Ajouter l'établissement du port.*

*Ceci est plutôt laborieux. Les marins utilisaient une méthode basée sur le même principe, mais plus simple dans son mode opératoire. Ils disaient, par exemple, sur les côtes Ouest de la péninsule ibérique : « la Lune au NE/SO, pleine mer ». Cela signifie qu'au premier jour de la lunaison, au Portugal, la pleine mer est 3 heures après le passage de la Lune au méridien. Comme c'est le premier jour de la lunaison, par définition, le Soleil passe en même temps que la Lune au méridien, il est donc 3 heures du matin au Soleil. La pleine mer du soir sera donc 12 heures après. À partir de là, deux méthodes : les clercs ajouteront 24 heures et 4/5 heures pour avoir la pleine mer du jour suivant, puisque la Lune met 24 h 48 min pour faire le tour de la terre par rapport au Soleil; les marins réduisent ces 48 minutes à un quart. Pour trouver l'heure de la pleine mer, tel jour, ils ajoutent au relèvement de la Lune au port désigné, autant de quarts dans le sens des aiguilles d'une montre que de jours écoulés depuis la Pleine Lune. Ainsi 9 jours après la lunaison NE/SO, le plus 9 quarts deviennent, NE + 8 quarts font SE + 1 quart qui font finalement SE quart S/NO quart N, soit 9 h 45 pour la pleine mer ce jour-là*[*100].

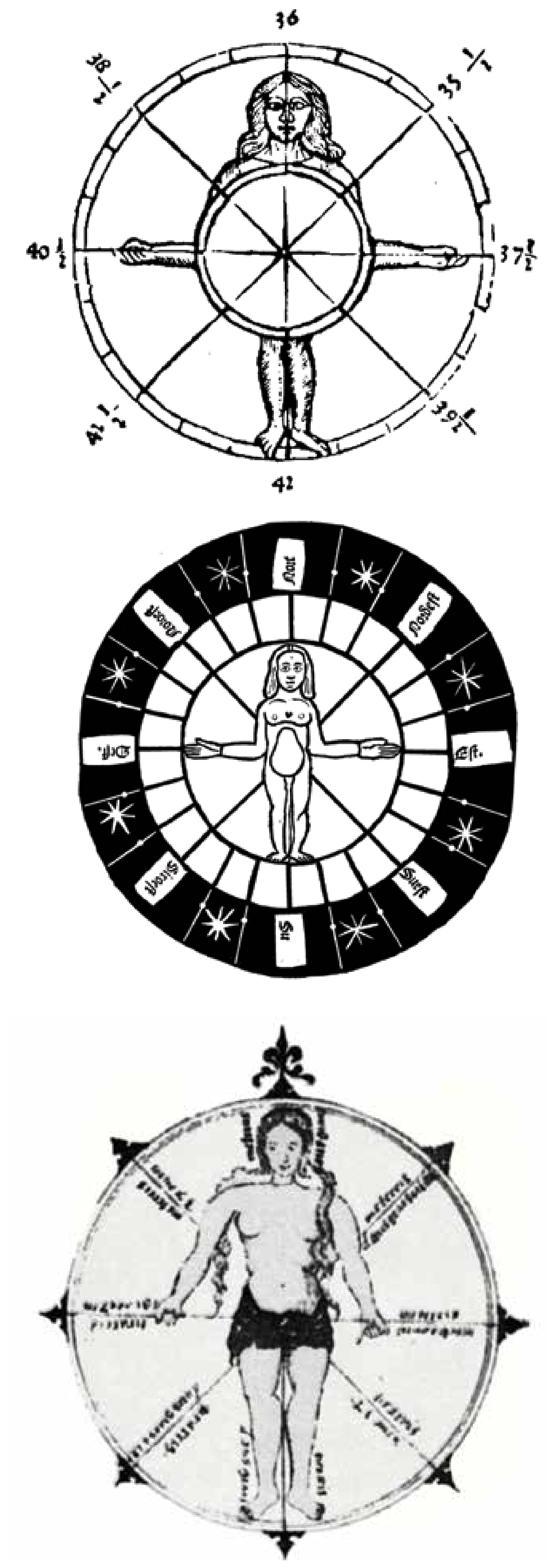
- **L'avancée de Pierre Garcie**

*À ce stade on peut se poser cette question. Si le système de Pierre Garcie n'ajoute rien à l'usage, d'où vient sa renommée, cette considération qui se manifeste par des rééditions pendant 150 ans et les éloges de François I^er ? Les marins ont l'habitude de résoudre des problèmes concrets. Ils utilisent des moyens que nous avons perdus depuis longtemps, habitués depuis des siècles à des méthodes nouvelles bien plus pratiques telles que le calcul posé sur une feuille de papier ou l'usage de la table de logarithme ou plus simplement d'une calculatrice électronique. Pierre Garcie ne peut passer que par le calcul mental qui, dès qu'on en arrive à des calculs complexes, doit s'aider de subterfuges pour fixer en mémoire les résultats intermédiaires, avant d'aller plus avant dans le déroulement du calcul. Pour cela il utilise les doigts, certaines parties du corps et des astuces mnémotechniques.*

*Deux systèmes disjoints étaient connus; l'un pour le calcul des heures de nuit, l'autre pour le calcul des heures de pleine mer. Le principe était identique : on mesurait l'écart entre les Gardes et le Soleil en établissant, pas à pas, le retard des Gardes sur le Soleil. Cet écart était supposé bloqué à minuit. Dans le second système, on supposait la Lune bloquée au moment de son passage au méridien 0 et on faisait avancer le Soleil, jour après jour. Une équivalence logique nous dit que le retard de l'un est aussi l'avance de l'autre. Reprenant le problème de la Lune, à partir de son retard sur le Soleil, il était logique de trouver un* modus operandi *aboutissant aux mêmes résultats qu'avec la méthode coutumière. C'est ce que fait Pierre Garcie. Ce* modus operandi *est plus lourd mais il est mécanisable.*

*Notre hypothèse est la suivante. Le système de Pierre Garcie met en évidence que le principe de fonctionnement de la Roue qui permet de convertir le temps sidéral en temps solaire s'applique également à la transformation du temps lunaire en temps solaire.* ” Michel COM'NOUGUÉ, *op. cit.*

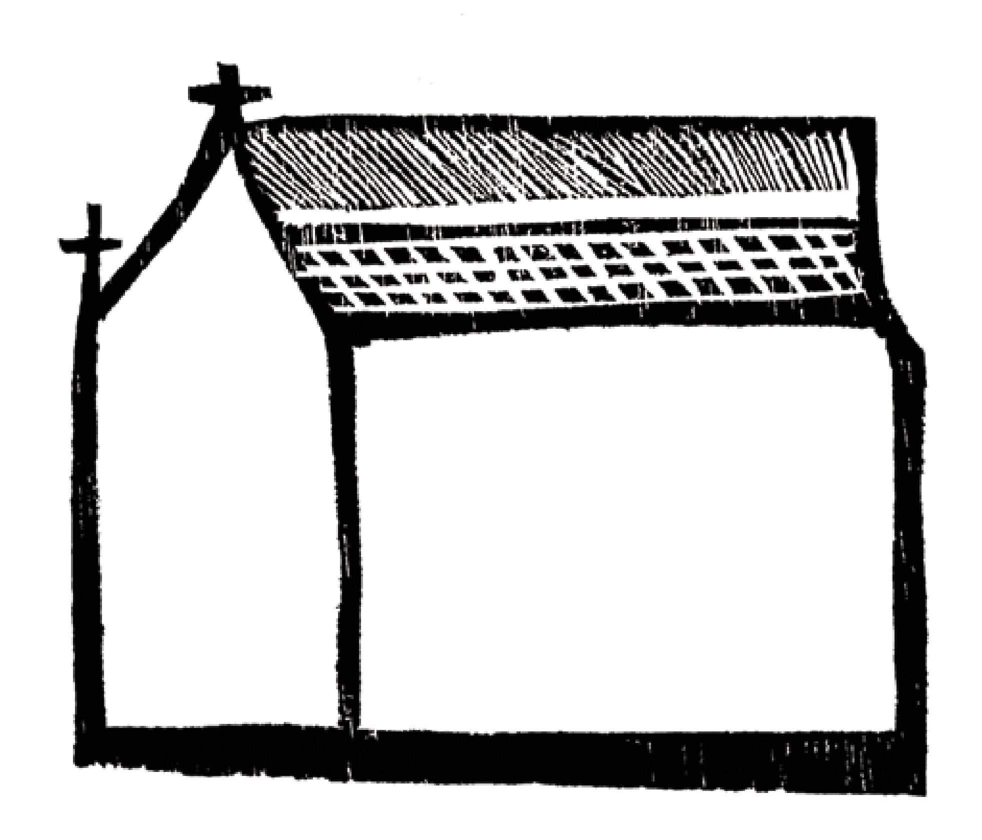
*100 Ces méthodes sont antérieures à Pierre Garcie, et attestées par de nombreux documents dont le plus ancien le « *King's Mirror* » date de 1250. Elles ont été étudiées par Duarte Pacheco Pereira dans son *Esmeraldo de Situ Orbis* en 1505/1509.




|1 *Roda das alturas do Norte em Lisboa,* Valentim Fernandes *(Reportório dos Tempos, 1518)*

|2 Représentation de la Roue, Pierre Garcie dit Ferrande (*Le grant routtier,* 1520)

|3 *Roda,* Atlas de Lázaro Luís (*Roda com o Regimento do Norte,* 1563)



Amer *chappelle sainct mahe* [Abbaye de la Pointe Saint-Mathieu], Pierre Garcie,1520, page 96.

## Pilote côtier - Manche Nord France

# 1490 - 1502 - 1520




Routes décrites par Pierre Garcie, 1490, 1502, 1520 © CRHIP.

Ce chapitre, le Pilote côtier - Manche Nord France, expose quatre thèmes :

1 - marées - établissement d'un port[85] (3 pages) ;
2 - courants maritimes (6 pages) ;
3 - routes maritimes (6 pages) ;
4 - accès maritimes et ports (8 pages).

Soit 23 pages pour l'impression de 1520, format in-4°.

| *Pilote Manche Nord France* | 1520 | 1490 | 1502 |
|---|---|---|---|
| pages | 23 | 11 | 6 |

85 *L'établissement du port* en un lieu donné est l'heure de la pleine mer, un jour de Pleine Lune ou de Nouvelle Lune. Cette heure est grosso modo constante au cours de l'année.

# 1490

**Et premièrement, les marées du Raz de Sein jusqu'en Flandre [zélandaise], à l'Écluse**
Au Raz de Sein, [la Nouvelle et pleine] Lune, [au méridien, est par relèvement] au sud-est un quart d'est [lors de la] basse mer et au sud-ouest

2 - un quart de sud [lors de la] pleine mer.
À la Pointe Saint-Mathieu, la Lune [se trouve] au sud-est un quart de sud [à] basse mer et au sud-ouest un quart d'ouest [à] pleine mer.
À l'Île Vierge, la Lune [se trouve] au sud sud-est [à] basse mer et à l'ouest sud-ouest [à] pleine mer.
À la pointe de Pontusval, la Lune [se trouve] au sud sud-est [à] basse mer et à l'ouest sud-ouest [à] pleine mer.
À la hauteur de l'Île de Batz, la Lune [se trouve] au sud sud-est [à] basse mer et à l'ouest sud-ouest [à] pleine mer.
Au large de l'Île de Batz, la Lune [se trouve] au sud [à] basse mer et à l'ouest [à] pleine mer.

3 - Aux Sept-Îles la Lune [se trouve] au sud-ouest [à] basse mer et à l'ouest nord-ouest [à] pleine mer.
De l'Île de Batz jusqu'à Saint-Malo, la Lune [se trouve] au sud [à] basse mer et à l'ouest [à] pleine mer.
À Guernesey, à Jersey, à Sercq, à Herm et à la Rance, la Lune [se trouve] au sud [à] basse mer.
Au Plateau des Roches-Douvres, la Lune [se trouve] au sud-ouest un quart de sud [à] basse mer et au nord-ouest [à] un quart d'ouest pleine mer.
Au large de la côte de Guernesey, la Lune [se trouve] au sud-ouest [à] basse mer et au nord-ouest [à] pleine mer. Dans Guernesey, la Lune [se trouve] au sud [à] basse mer.

4 - et à l'ouest [à] pleine mer.
Au raz de l'Île de Bréhat, la Lune [se trouve] au sud [à] basse mer et à l'ouest [à] pleine mer.
À la Ferrère, la Lune [se trouve] au sud-ouest [à] basse mer et au nord-ouest [à] pleine mer.
Entre Sercq et Aurigny, il y a un banc [qui] s'appelle le banc de la Schôle, d'une profondeur de 9 brasses. Et il gît [du] nord-ouest [au] sud-est.
Au Raz Blanchard, la Lune [se trouve] au sud-ouest un quart d'est [à] basse mer et à l'ouest au nord-ouest un quart de nord [à] pleine mer.
Au Cap de La Hague et à Aurigny, la Lune [se trouve] au sud un quart de sud-ouest [à] basse mer et à l'ouest

5 - un quart de nord-ouest [à] pleine mer.
À Cherbourg, à Barfleur et à Saint-Vaast-la-

# 1502

**Et premièrement [voici] les marées du sud de Sein jusqu'en Flandres**
4 - Au Raz de Sein, [la Nouvelle et pleine]**85 Lune, [au méridien, est par relèvement] au sud-ouest un quart de sud [lors de la] pleine mer et au sud-est un quart d'est [lors de la] basse mer.
À la Pointe Saint-Mathieu, la Lune [se trouve] au nord-est [à] pleine mer et au sud-est [à] basse mer.
Au [Chenal du] Four, la Lune [se trouve] au nord-est un quart d'est [à] pleine mer et sud-est un quart de sud [à] basse mer.
À Portsall et à l'Île Vierge, la Lune [se trouve] à l'est nord-est [à] pleine mer et au sud-est [à] basse mer.
À la pointe de Pontusval, la Lune [se trouve] à l'est-nord-est [à] pleine mer et au sud-est [à] basse mer.
Dans [le canal de] l'Île de Batz, la Lune [se trouve] en est nord-est [à] pleine mer; [de même en] dehors du chenal, la Lune [se trouve] à l'est et au sud [à] basse mer.
Au Plateau de la Méloine, la Lune [se trouve] au sud un quart de sud-ouest [à] basse mer et à l'ouest quart de nord nord-est [à] pleine mer.
Aux Sept-Îles, la Lune [se trouve] à l'est sud-est [à] pleine mer et sud sud-ouest [à] basse mer.
Et de l'Île de Batz jusqu'à Saint-Malo tout le long de la côte jusqu'à Carteret la Lune [se trouve] au sud [à] basse mer à terre et à l'ouest [à] pleine mer.

---

*Pour la lecture de l'établissement du port, voilà un mode d'interprétation :*

[Au méridien, la Nouvelle**85 et Pleine] Lune**86 de l'Île de Batz jusqu'à Saint-Malo tout le long de la côte jusqu'à Carteret, [est par relèvement] au sud [à] basse mer, à terre, et à l'ouest [à] pleine mer.**87.

**85 La marée est haute lorsque la Lune est le plus haut dans le ciel (au sud) ou à l'opposé (elle est alors invisible mais elle est le plus haut aux antipodes). Au contraire la marée est basse lorsque la Lune est à l'horizon.

**86 Au moment de la Nouvelle Lune, l'écart entre la Lune et le Soleil est nul, 24 heures plus tard, la Lune retarde sur le Soleil d'environ 48 minutes ou 4/5 d'heure, ce qui correspond à un angle de 12° (la Roue Pôle-Homme de Pierre Garcie présente des divisions de 15°). Chaque jour le déplacement de la Lune (36 heures ou « un jour et demi », nombre utilisé du temps de Pierre Garcie) est en moyenne le même pour revenir à un écart nul, une lunaison plus tard. Cet angle correspond, en heure, au moment du passage de la Lune au méridien, car c'est l'angle du Soleil avec le méridien. C'est ce que l'on appelle *l'établissement du port*.

**87 La situation de l'Île de Batz, jusqu'à Saint-Malo, qui est l'heure de marée haute le jour de la Nouvelle ou Pleine Lune, est 18 h. Cette heure correspond au 12e rhumb, S ou N, qui est l'orientation de la Lune à marée haute.

# 1520

## Pilote côtier - Manche Nord France

***I – marées***

**Voici le cours des marées de Bretagne, Normandie et Picardie**

14a - Parce que la côte de Bretagne est dangereuse, [et] pareillement les côtes de Normandie et [de] Picardie[151], j'ai voulu te montrer les mouvements des marées, [et] comment [ces dernières] prennent de l'avance et du retard en certains lieux plus qu'en d'autres, comme tu dois le savoir et le comprendre[152]. Et de même il faut savoir à quel rhumb de vent elles décroissent et s'arrêtent [lorsqu'elles passent] par leur plein, comme tu pourras le connaître bientôt en voyant ce que je te dirai.

Et premièrement

Sache qu'en toute la côte d'Espagne, de Guyenne[153], de Poitou et Bretagne jusqu'à la Pointe du Raz[154] de Fontenay[155], [la Nouvelle et pleine] Lune, [au méridien, est par relèvement] au nord-est [lors de la] pleine mer. Mais cette marée est un peu trop tardive à toute la côte d'Espagne. Item, sache que les marées du sud de Sein jusqu'au début des Flandres et au Raz de Sein[156], la Lune [se trouve] au sud-ouest un quart de sud pleine mer et au sud-est quart d'est basse mer.

À la Pointe du Raz, la Lune [se trouve] au nord-est quart de nord pleine mer. À la Pointe Saint-Mathieu[157], la Lune [se trouve] au nord-est pleine mer et au sud-est basse mer. Au Chenal du Four, la Lune [se trouve] au nord-est un quart d'est pleine mer. À Portsall[158] et à l'Île Vierge[159], la Lune [se trouve] à l'est nord-est pleine mer et au sud-est basse mer. C'est à la Pointe de Pontusval (Gouain[160] ou Ligan) que la Lune [se trouve] à l'est nord-est pleine mer et au sud-est basse mer.

À l'Île de Batz, côté terre, la Lune [se trouve] à l'est nord-est pleine mer. Au large de l'Île de Batz, par le travers de La Lavandière[161], la Lune est au nord-est pleine mer.

À l'Île de Batz[162] jusqu'à Saint-Malo tout du long de la côte et à Port-Blanc[163], la Lune [se trouve]

15 - à l'est pleine mer et au sud basse mer.

Au Plateau de la Méloine[164], la Lune [se trouve] au sud quart de sud-ouest basse mer et à l'ouest quart de nord-est pleine mer. Aux Sept-Îles[165], la Lune [se trouve] à l'est sud-est pleine mer et au sud sud-ouest basse mer. Et de l'Île de Batz jusqu'à Saint-Malo[166] tout au long de la côte jusqu'à Carteret[167], la Lune [se trouve] au sud basse mer à terre et la Lune [se trouve] à l'ouest pleine mer. À Guernesey[168], vers le large, la Lune [se trouve] à l'est sud-est à pleine mer. Aux Îles Chausey[169] et à Guernesey, à Jersey[170], à Sercq[171], à Herm[172] et à [l'estuaire de] la Rance[173], la Lune [se trouve] au sud à basse mer, vers la terre et à l'ouest à pleine mer. Mais vers le large, la Lune [se trouve] à l'est à pleine mer.

---

151 La totalité de la Somme, le nord de l'Oise et le nord de l'Aisne constituaient l'ancienne Picardie, intégrant aussi la partie côtière du Pas de Calais, le Boulonnais.

152 Le régime des marées de la Manche est d'une amplitude remarquable, phénomène connu de longue date.

153 *guyenne* (1520) : Guyenne est la forme du nom « *Aquitaine* » qui fut de loin la plus usitée par les populations locales du XIIIe au XVIIIe siècle. « *Aquitaine* » apparaissait comme un terme plus archaïsant et plus cultivé quand « *Guyenne* » était le nom courant de la province. Cette ancienne province du sud-ouest de la France avait pour capitale Bordeaux et se confond avec l'Aquitaine en tant que région au nord-est de la Gascogne.

154 *raz*, mot d'origine normande tiré du norrois *rás*, désignant un courant rapide.

155 *fontenaux* : Fontenay ; Pointe du Raz ; Pointe de Fontenoy ou Pointe de Fontenay. Source ou fontaine près de la pointe.

156 *sain* (1490, 1520), *sayn* (1502) : Île de Sein.

157 *sainct mahe* (1490, 1520), *sainct mahieu* (1502) : Pointe Saint-Mathieu.

158 *porsal* (1520, 1520) : Portsall.

159 *bergroach* (1490, 1520, 1520), *breverac* (1520) : Île Vierge.

160 *gouain ou ligan* (1520), *liganan* (1490, 1502) : sans doute la Pointe de Pontusval, suivant la route maritime, décrite par Pierre Garcie.

161 *la lavandiere* (1520) : La Lavandière, roche isolée qui marque le passage de l'ouest de l'Île de Batz, en laissant la roche, Le Couillon, sur bâbord.

162 *bas, baspaoul* (1520), *bazpoul* (1490, et 1502), *baspaul* (1502) : Île de Batz.

163 *port blanc* : Port-Blanc, à proximité de Penvénan.

164 *melenen*, (1520) ; *melenne* (1502) : Plateau de la Méloine ou roches Toul Tan Braz ; David Watkin Waters parle de l'Île de Molène (*The rutters of the sea...*, Yale University Press, 1967). Elle est trop éloignée et trop à l'ouest de la route suivie par Pierre Garcie.

165 *sept isle* (1520), *sept isles* (1490, 1502) : Sept-Îles.

166 *sainct malo* : Saint-Malo.

167 *carteras* (1520), *quarteras* (1502), *quaterras* (1490) : Cap de Carteret.

168 *grenoise* (1520), *genesay, grenesay* (1490), *grenese, greneuse* (1502) : Guernesey (Guernsey en anglais).

169 *chausoye, chasay, chousse* (1520), *chansaye, chanssaie* (1502), *chansay* (1490) : Îles Chausey.

170 *iarse, iarsaye, grese* (1520, 1502), *iarsy* (1490) : Jersey.

171 *forc, arc* (1520, 1502), *serf* (1520), *cere* (1490), *cert* (1520, 1502) : Île de Serck (*Sark* en anglais).

172 *erc* (1520, 1502), *vere* (1490) : Île d'Herm.

173 *lo rance* (1520), *la rosee* (1490) : estuaire de La Rance.

# 1490

Hougue, à la Baie du Grand-Vey, la Lune [se trouve] au sud sud-ouest [à] basse mer et à l'est nord-est [à] pleine mer.

À Carteret, la Lune [se trouve] à l'est nord-est [à] basse mer et au sud sud-ouest [à] pleine mer.

Du Cap de la Hève jusqu'à Dieppe, la Lune [se trouve] à l'est nord-est [à] basse mer.

En Seine, à la Fosse de l'Eure, aussi pour les [rives] puriniques de la rivière et par grande mer, la Lune [se trouve] au sud-ouest un quart d'est [à] basse mer et au nord-ouest un quart de nord [à] pleine mer.

6 - Au large du Cap d'Antifer jusqu'au sud de l'embouchure de la Somme, la Lune [se trouve] à l'est nord-est [à] basse mer et au sud sud-ouest [à] pleine mer.

À Étaples et à l'intérieur du havre, la Lune [se trouve] au sud sud-est [à] pleine mer et à l'ouest sud-ouest [à] basse mer.

Au havre de Boulogne, la Lune [se trouve] au sud sud-est [à] pleine mer et à l'ouest sud-ouest [à] basse mer.

Au Pas de Calais, la Lune [se trouve] au sud-est [à] basse mer et au sud-ouest [à] pleine mer.

À Dover et à la baie de Dunkerque, la Lune [se trouve] au sud sud-est [à] basse mer et à l'ouest sud-ouest [à] pleine mer.

De la baie de Dunkerque jusqu'à Ostende,

7 - la Lune [se trouve] au sud-est un quart [à] basse mer et au sud-ouest un quart d'est [à] pleine mer.

D'Ostende jusqu'à Blankenberge, la Lune [se trouve] au sud-est [à] basse mer et au sud-ouest [à] pleine mer.

Et sur tous les bancs des Flandres, la Lune [se trouve] au sud [à] pleine mer et à l'ouest [à] basse mer.

À la Tour de la Mude*[85], la Lune [se trouve] à l'est sud-est [à] basse mer et au sud sud-ouest [à] pleine mer.

*85 *de la mue* (1490) : Tour de la Mude, Saint Anna Ter Muyden; *mude* : embouchure.

# 1502

Aux Îles Chausey, à Guernesey, à Jersey, à Sercq et à Herm la Lune [se trouve] au sud [à] basse mer à terre et à

5 - l'ouest [à] pleine mer.

Au Plateau des Roches-Douvres, la Lune [se trouve] au sud-est un quart d'est [à] pleine mer; et au large de la côte de Guernesey, la Lune [se trouve] au sud-est [à] pleine mer.

Au raz de l'Île de Bréhat, la Lune [se trouve] en l'est [à] pleine mer et au sud [à] basse mer.

À la Ferrère, la Lune [se trouve] au sud-est [à] pleine mer.

Au Raz Blanchard entre le Cap de La Hague et Aurigny, la Lune [se trouve] au sud-est un quart d'est [à] pleine mer.

Et entre Sercq et celle d'Aurigny, il y a un banc qui s'appelle le banc de la Schôle, d'une profondeur de 9 brasses.

Et au large des Casquets, la Lune [se trouve] à l'est sud-est [à] pleine mer et au sud sud-ouest [à] basse mer.

Au Cap de La Hague et Aurigny, la Lune [se trouve] au sud un quart de sud nord-ouest [à] basse mer.

À Cherbourg, Barfleur et au Cap de La Hague, la Lune [se trouve] au sud sud-ouest [à] basse mer à terre.

À Carteret, la Lune [se trouve] au sud sud-est [à] pleine mer et à l'ouest sud nord-est [à] basse mer.

Et du Cap de la Hève jusqu'à Dieppe, la Lune [se trouve] au sud sud-est [à] pleine mer.

En Seine, à la Fosse de l'Eure, aussi pour les purins de la rive, la Lune [se trouve] dévalente de sud-est [à] pleine mer.

Au large du Cap d'Antifer jusqu'au sud [de l'embouchure de] la Somme, la Lune [se trouve] au sud sud-est [à] pleine mer.

En Seine, la Lune [se trouve] au sud [à] pleine mer; de mortes-eaux et de vent d'amont, la Lune [se trouve] au sud sud-est [à] pleine mer.

6 - À Étaples et à Boulogne jusqu'à Isle of Thanet, la Lune [se trouve] au sud-est [à] pleine mer.

Au Pas de Calais, la Lune [se trouve] au sud nord-ouest [à] pleine mer. Et du Pas de Calais jusqu'à Ostende, la Lune [se trouve] au sud sud-ouest [à] basse mer.

Et d'Ostende jusqu'à Blankenberge, la Lune [se trouve] au sud-est un quart de sud [à] basse mer.

Et sur tous les bancs des Flandres, la Lune [se trouve] au sud [à] pleine mer.

Au Cap de Loupin, la Lune [se trouve] au sud [à] pleine mer.

# 1520

Au Plateau des Roches-Douvres[174], la Lune [se trouve] au sud-est un quart d'est à pleine mer. Au raz de l'Île de Bréhat[175], la Lune est à l'est pleine mer et au sud basse mer. À la Ferrere[176], la Lune est au sud-est pleine mer. Au Raz Blanchard, la Lune [se trouve] au sud-est un quart de sud à pleine mer. Mais au Cap de La Hague[177], à Aurigny[178] et à Orne, qui sont d'un bord à l'autre du Raz Blanchard[179], la Lune [se trouve] au sud-est à pleine mer vers la terre. Certains ajoutent un quart d'est.

Entre Sercq et Aurigny, il y a un banc qui s'appelle le banc de la Schôle[180]. Et sur ce banc, il y a 9 brasses [d'eau]. Aux Casquets[181], vers le large, la Lune [se trouve] au sud-est à pleine mer. D'autres la prennent à l'est sud-est et au sud sud-ouest à basse mer. Au Cap de La Hague et à Aurigny, la Lune [se trouve] au sud et un quart de sud-ouest à basse mer, vers la terre. À Cherbourg[182], à Barfleur[183] et à Saint-Vaast-la-Hougue[184], la Lune [se trouve] au sud sud-ouest à basse mer vers la terre, et la Lune [se trouve] à l'est sud-est à pleine mer. À Carteret[185], la Lune [se trouve] au sud sud-est à pleine mer et à l'ouest sud-ouest à basse mer. Et du Cap de la Hève[186] jusqu'à Dieppe[187] la Lune [se trouve] au sud sud-est [à] pleine mer. En Seine[188], à la fosse de l'Heure[189] et aussi pour les purins[190] de la rive, la Lune décroissante [se trouve] au sud-est [à] pleine mer.

Au large du Cap d'Antifer[191] jusqu'au sud de [l'embouchure de] la Somme[192], la partie couverte[193], la Lune est au sud pleine mer, c'est-à-dire en rade. Mais ailleurs, il faut la Lune au sud-est pour la pleine mer. En [l'embouchure de] la Somme la Lune [est] au sud pleine mer.

16 - Et de mortes-eaux et du vent d'amont[194], la Lune [est] au sud sud-est pleine mer. À Étaples[195] et à Boulogne[196] jusqu'à Isle of Thanet[197] la Lune [est] au sud sud-est pleine mer dans l'estuaire et, au large, la Lune [est] au sud pleine mer. Au Pas de Calais[198], la Lune [est] au sud-ouest pleine mer. Et du Pas de Calais jusqu'à Ostende[199], la Lune [est] au sud sud-est basse mer. Et d'Ostende jusqu'à Blankenberge[200], la Lune [est] au sud-est, un quart de sud basse mer. Et sur tous les bancs de Flandres, la Lune [est] au sud pleine mer. Au Cap de Loupin[201] (embouchure de l'Escaut), la Lune est au sud pleine mer et à l'Écluse[202], en Flandre [zélandaise], la Lune est au sud pleine mer.

174 *rocquedoe, rocquedoue* (1520), *roquetonne* (1490), *roquetone* (1502) : Plateau des Roches-Douvres.

175 *brehac, briac* (1520), *brehat* (1490, 1502) : Île de Bréhat. Le chenal de Bréhat est au NE de l'île. Il passe à l'ouest des hauts-fonds rocheux des Échaudés et de la Horaine. Un courant violent parcourt ces roches affleurant. (SHOM).

176 *ferrere* (1520, 1502), *ferriere* (1490) : peut-être la roche « les faucheurs » du Plateau des Minquiers (celui-ci s'étend de 18,5 milles de l'est à l'ouest et 8 milles du nord au sud.) [voir *ferree* : Manche, note 233].

177 *la hague, la hacque* (1520), *la hague, hacgue* (1502), *la hougue* (1490) : Cap de La Hague.

178 *oronnoy, orne, rouse* (1520), *oronnaye* (1502), *oronnay* (1490) : Aurigny (Alderney en anglais).

179 *ras de blanchart* : Raz Blanchard.

180 *chare* : banc de la Schôle, à l'est de Guernesey. Fait de sable et coquilles brisées, il est couvert de 2,7 mètres d'eau. La mer y déferle quand le courant porte au vent.

181 *casquet, quasques* : Les Casquets, à l'ouest d'Aurigny.

182 *chenebouc, cherbouc, cheneborc* (1520), *cerebourg* (1490), *cherebourc* (1502, 1520) : Cherbourg.

183 *barfleur, bareflour* (1520), *barfleu* (1490, 1502) : Barfleur.

184 *hogue, hocque, hocgue, houcque, houcgue* (1520), *hogue* (1502) *houge, hougue* (1490) : Saint-Vaast-la-Hougue. Confusion parfois avec La Hague (hague - 1502, 1520). *Hague, hogue, hougue* sont des mots d'origine scandinave, issus de l'appellatif norrois « *haugr* », qui signifie un tertre, une éminence, une hauteur, un monticule.

185 *quarteras* (1520, 1502), *quaterras* (1490) : Cap de Carteret.

186 *chief de caux* (1520, 1502), *chef de caulx* (1490, 1502), *chef de caux* (1502) : Chef-de-Caux, Cap de la Hève. Chef-de-Caux était un village, construit sur un promontoire effondré en 1374, actuellement Cap de la Hève ; ce village fut déplacé au port de Sainte-Adresse, localité désormais incluse dans l'agglomération havraise. (Robert Lerouvillois, *Naviguer en Manche au seizième siècle : Pierre Garcie, premier pilote du Ponant*, Société nationale académique de Cherbourg, Marigny : Eurocibles, 2005, p. 52. Robert Lerouvillois a fait un travail précieux sur la région de Cherbourg, décrite par Pierre Garcie. Mon ouvrage s'en inspire, avec son aimable autorisation. Qu'il en soit remercié).

187 *dyepes, dyeppe* (1520), *dieppe* (1490, 1502) : Dieppe.

188 *sayne* (1520), *seine* (1490), *saine* (1502) : Seine.

189 *leure* (1520, 1502), *a la fosse de lheure* (1490) : Fosse de l'Heure (fosse : lieu de mouillage ; port du Havre, créé en 1517).

190 *purins* (1520), *lespurin de la rive* (1490, 1502) : les « purins », habitants des rives de la Seine, vient du normand ; la langue purinique.

191 *entifer* (1520), *antifer* (1490, 1502) : Cap d'Antifer.

192 *soubme* (1520), *bas de somme* (1490, 1502) : embouchure de la Somme.

193 *couvers* : la partie basse de l'estuaire est toujours recouverte d'eau.

194 *vent damont* : vent de nord-est ; voir lexique.

195 *estables* (1520), *estappes* (1490), *estaples* (1502) : Étaples.

196 *bouloigne, bouloingne* (1520, 1502), *boulongne* (1490, 1502) : Boulogne.

197 *tenet, tanet* (1520), *tanet* (1502) : Isle of Thanet. *establyere*, (stapula, en latin), à savoir : étape avec magasin d'approvisionnement.

198 *le stricte de calays* (1520), *l'estroict de callays* (1490), *stricte de calais* (1502) : Pas de Calais.

199 *ostande, lostandes* (1520, 1502), *ostandez* (1520), *lostende* (1490) : Ostende ou Oostende.

200 *boucquebergue, blancque verge, blancquergue* (1520), *blanqueverge* (1490), *blanque* berge (1502) : Blankenberge.

201 *lopyn* (1520), *loupin* (1502), *saincte katherine* (1490) : Pointe Sainte-Catherine (embouchure ouest de l'Escaut) (la Schelde en néerlandais).

202 *escluse* : Écluse, entrée du canal de Bruges, en Flandre zélandaise.

# 1490

**Les courants du Raz de Sein jusqu'en Flandres et comment les marées portent le long de la Bretagne.**

8 - Dans la mer d'Iroise, le flot porte à l'est nord-est et le jusant à l'ouest sud-ouest.
De l'Île de Molène [en direction de] l'Île d'Ouessant, la marée porte aussi bien et vous trouverez, au large des îles, 45 brasses d'eau.
De l'Île d'Ouessant [en direction] des Isles of Scilly, le flot porte à l'est nord-est et le jusant à l'ouest sud-ouest.
Dans la gouttière[210] de l'Île d'Ouessant, au nord nord-est, vous trouverez 45 brasses avec un beau fond. Pour s'arrêter, vous en serez loin d'un peu plus d'une lieue.
Du Chenal du Four jusqu'à l'Île de Batz, le flot porte au nord-est un quart d'est et le jusant au sud-ouest un quart d'est.

9 - Le long des côtes de l'Île de Batz, le flot porte à l'est nord-est et le jusant à l'ouest sud-ouest.
[Au large] des Sept-Îles, le flot porte à l'est un quart de sud-est.
Au large de l'Île de Bréhat, le flot porte à l'est et le jusant à l'ouest.
De l'Île de Bréhat jusqu'à Saint-Malo, le flot porte à l'est sud-est et le jusant à l'inverse.
Des Casquets [en direction] d'Aurigny, le flot porte au nord-est et le jusant au sud-ouest.

# 1502

**Les courants de Sein jusqu'en Flandres et comment les marées portent le long de la Bretagne.**

6b - Dans la mer d'Iroise, le flot porte à l'est et le jusant à l'ouest.
De l'Île de Molène [en direction de] l'Île d'Ouessant, le flot porte à l'est nord-est et le jusant à l'ouest sud-ouest.
Au large des îles, tu trouveras 45 brasses et menue gravier**[85]. De l'Île d'Ouessant [en direction] des Isles of Scilly**[86], le flot porte à l'est nord-est.
Dans la gouttière[210] de l'Île d'Ouessant, tu trouveras un bon abri à 25 brasses et tu dois te garder d'une roche**[87] qui est au milieu de la baie.
Du Chenal du Four [en direction de] l'Île Vierge jusqu'à l'Île de Batz, le flot porte à un quart est nord-est et le jusant à l'opposé. Le long des côtes de l'Île de Batz, le flot porte à l'est sud-est.
Au large des Sept-Îles, le flot porte à l'est un quart de sud-est et de même vers la terre.

7 - Au large de l'Île de Bréhat, le flot porte à l'est et le jusant à l'ouest. De l'Île de Bréhat jusqu'à Saint-Malo, le flot porte à l'est sud-est.
Des Casquets [en direction] d'Aurigny, le montant vient du sud-ouest jusqu'à mi-marée.
D'Aurigny jusqu'à la Pointe de Barfleur, l'eau vient d'est.
À la Pointe de Barfleur jusqu'aux Îles Saint-Marcouf, le long de la côte, l'eau vient du sud sud-est.
De la Pointe de Barfleur au Cap d'Antifer et jusqu'au Cap de la Hève, l'eau vient d'est nord-est. En cours de route, tu trouveras 16 ou 18 brasses de sonde, de fond bon et sablonneux.
Du Cap d'Antifer jusqu'au sud de [l'embouchure de] la Somme, l'eau vient d'est nord-est.
Du sud [l'embouchure de] la Somme jusqu'à Boulogne, l'eau vient du nord nord-est.
De Boulogne jusqu'au Cap Gris-Nez, l'eau vient du nord.
Du Cap Gris-Nez jusqu'à Gravelines, le courant, au sud, vient du nord nord-est ; et au large de Gravelines jusqu'à Dunkerque, l'eau vient du nord-est.
De la baie de Dunkerque jusqu'à Ostende, l'eau vient d'est quart nord nord-est.
D'Ostende jusqu'à Blankenberge, le flot vient d'est nord-est. De Blankenberge jusqu'à la pointe Sainte-Catherine, l'eau vient d'est nord-est.

**85 *perroy, pourroy* : pierres.
**86 *surlingues* : Isles of Scilly ; Îles Sorlingues (en français).
**87 Rocher le Youc'h Korz.

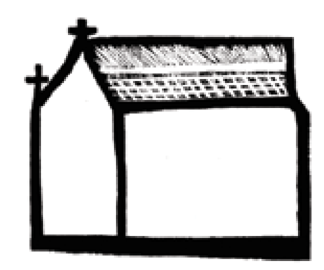
# 1520

## Pilote côtier - Manche Nord France

### *2 – courants maritimes*

**Voici le cours des marées et comment elles s'étendent le long de la côte en direction du sud à partir de l'Écluse en Flandre [zélandaise].**

96 - Sache que dans la Mer d'Iroise[203], vient le jusant d'ouest sud-ouest. Et si tu veux aller à la roche[204] Lochrist, va par le milieu de la sablière[205] de la Pointe Saint-Mathieu, car], pour qui veut entrer en Bretagne rocheuse[206], il faut faire cela, dès qu'on est à la hauteur de la Pointe Saint-Mathieu. Et de la Pointe Saint-Mathieu pour aller au Chenal du Four[207], ouvre la Pointe Saint-Mathieu en dehors de la pointe du Conquet[208] pour Basse Veur[209]. Les amers de la Pointe Saint-Mathieu pour aller au Chenal du Four sont une grande chapelle, sur laquelle il y a une grosse croix à l'un des pignons. Elle est semblable à cette figure. Au large des îles, tu trouveras 45 brasses et menue pierraille.



amer *chappelle sainct mahe*

97 - Et sache qu'au cap de l'Île d'Ouessant [la baie de Stiff], il y a un endroit où il y a 53 brasses que ni navire ni nef ne puisse ancrer et n'a nul bon temps ni abri ni repos. Car les courants y sont merveilleux, impétueux et grands ; tout le courant est au nord nord-est, à l'est de l'Île d'Ouessant[210].
Sache qu'entre le Chenal du Four et Ploumoguer[211], vient le montant du sud sud-ouest.
Sache qu'entre le Chenal du Four et Portsall, vient le jusant d'est nord-est.
De Portsall jusqu'à l'Île de Batz, vient le jusant d'est vers le nord-est.
Au dos de l'Île de Batz, vers le large, vient le jusant d'est vers le sud-est.
À Sept-Îles, vient le jusant d'est sud-est.
À l'Île de Bréhat, vient le jusant du sud-est vers l'est.
Du Plateau de la Horaine[212] jusqu'au Cap Fréhel[213], vient le jusant de sud-est.
Et à la hauteur des Couillons[214] de la Porte, de Saint-Malo, vient le jusant du sud-est sur l'est.
Au dos de Guernesey, le jusant vient du large, d'est sud-est.
Sache qu'entre Sercq et Herm sont les frayères[215] et il y a un bon chenal pour qui le connaît.
Sache qu'entre Sercq et Aurigny il y a un banc que l'on appelle le banc de la Schôle. Et il y a dessus 9 brasses [d'eau]. Et la marée montante vient du sud-ouest et aussi la demi-montante.
Et d'Aurigny à la Pointe de Barfleur, le jusant vient d'est.
Et de la Pointe de Barfleur aux îlots Saint-Marcouf[216], le jusant vient du sud-est vers le sud.
Et des îlots [Saint-Marcouf] à la Fosse de Colleville[217], le jusant vient du sud-est.
Et si tu veux t'arrêter à Cherbourg, va t'arrêter à 6 brasses [d'eau]. Et il y a beau lieu. Et [le vent de] nord-ouest te viendra de la pointe.
Et si tu t'arrêtes à Cap Lévi[218], arrête-toi à 6 brasses et tu auras un abri de nord et de nord-est et tu viendras au nord-est sur les pics. Si tu veux t'arrêter au Cap de la Hève[186], va au plus près de lui à 6 brasses[219] et, alors, le banc de l'Éclat[220] te demeurera à tribord qui est près du Cap de la Hève.

203 *iresche* (1520), *chenal iraise* (1490), *channau hyr* (1502) : Mer d'Iroise ou l'Iroise. Elle s'étend de l'Île de Sein à celle d'Ouessant, en Bretagne. Cette mer est réputée pour être une des plus dangereuses d'Europe. En effet, elle est continuellement animée par de forts courants, parmi lesquels : le passage du Four, le Raz de Sein, le passage du Fromveur. Ses nombreux récifs et écueils, pour la plupart émergés, à marée basse, rendent la navigation difficile.

204 *baranchier* : rocheux. *baranchier sainct crist* : roche Lochrist, devant Lochrist.

205 Anse ou Rade de Blancs-Sablons ou sablons blancs (Le Conquet) ou partie en face du Conquet, ou le chenal devant la Pointe Saint-Mathieu.

206 Chenal de la Helle, qui mène au Four.

207 *four* : Chenal du Four.

208 *couquet* : Le Conquet, Pointe de Kermorvan.

209 *basseres* : Basse Meur ou Basse Veur, à 2,5 milles au SO de la tour, signalant le récif du Four. L'axe Pointe Saint-Mathieu à Pointe de Kermovan passe sur Basse Meur.

210 *aissent, vinssant* (1520), *oissant* (1490), *oyssant* (1502) : Île d'Ouessant. *gouttiere de oissant* (1490), *goutiere de oyssant* (1502) : baie de Lampaul

211 *plomegar* : Ploumoguer.

212 *houraigne, horaynne* (1520) : Plateau de la Horaine.

213 *friolles, friolle* (1502) : Cap Fréhel. Devant Fréhel, le courant alternatif ESE/ONO atteint des vitesses de l'ordre de 3,5 à 4 nœuds (SHOM).

214 *mays de coullon* : Les Couillons de la Porte, entrée de Saint-Malo.

215 *frieres* (1520) : les frayères, bien connues des pêcheurs, sont les zones où les poissons et crustacés se reproduisent.

216 *isleaux sainct marsault, sainct marcol* (1520), *isles de marcoll* (1502) : Îles Saint-Marcouf.

217 *coulleville, coulleuille* : Colleville ; Fosse de Colleville, à l'ouest de l'embouchure de l'Orne. Voir la carte, page 122.

218 *lugue* : Cap Lévi.

219 Par un fond de 9,70 mètres.

220 *socquers* : banc de l'Éclat.



La Pointe Saint-Mathieu © photo par Frédéric Le Mouillour.

***La Pointe Saint-Mathieu*** *(Penn ar Bed* en breton, le Bout du Monde*) est une pointe du Finistère.*

*Franchir le raz de Saint-Mathieu, au XV*e *siècle, est un exploit. Une chronique de don Pedro Niño relate que* « l'eau y bout comme dans un chaudron sans pourtant qu'elle soit chaude...»*1. *La voie du raz de Saint-Mathieu est un chenal relativement large, orienté du nord au sud. Il joint la Manche à l'Iroise sur une distance de l'ordre de trente milles nautiques. À l'est, la terre proprement dite est hérissée de pointes et de rocs où seul un pratiquant peut trouver un mouillage, à l'ouest, les îles et îlots d'Ouessant, Molène, Quéménès etc. Le chenal se prolonge par l'Iroise puis par le Raz de Sein avec à l'ouest, une chaussée extrêmement dangereuse, et à l'est, les falaises du Van et de la pointe du Raz auxquelles il ne faut pas frotter la carène. Un passage d'une trentaine de milles soit plus d'une mi-marée pour un bateau allant avec un bon vent. Ce canal est parcouru par un courant de marée, plus rapide que les bateaux, qui s'enfle et s'inverse toutes les 6 heures. [Les courants sont de l'ordre de 1,5 nœud en vive-eau, sauf aux abords de l'entrée du Chenal du Four, de 3,5 à 2,8 nœuds.] Jusqu'à ce que des méthodes de navigation satisfaisantes aient été généralisées, les bateaux naviguaient à la vue de la terre, et en général de jour, naturellement « vent permettant ». C'est ce que François Braudel appelait les* « barques processionnaires ». *Le passage du Raz ne pouvait être évité, sauf circonstances très favorables. La particularité de ses courants faisait que la probabilité de le franchir d'une traite était très faible. Les bateaux devaient y chercher un mouillage. Bertheaume, l'aber du Conquet, le mouillage de Quéménès, plus loin Camaret et Morgat, étaient préférés à d'autres parce qu'on y trouvait l'eau douce dont avaient besoin les hommes à la mer. En cela la position du Penn ar Bed était unique en Europe.*
*Construite sur ce promontoire* ***l'abbaye Saint-Mathieu de Fine-Terre*** *a connu un grand rayonnement dès le XII*e *siècle, jusqu'à la révolution. Au XIV*e *siècle, elle percevait le dixième des taxes de mer, ces fameux brefs du duché de Bretagne*2.*

*1 *El Victorial*, chronique de don Pedro Niño, 1379-1448, BN O° 120-1877.

*2 H. Michéa, *L'abbaye de Saint-Mathieu, la mer, la guerre, la ville (XIII*e *au XVI*e *siècle)*, Actes du Colloque, Les Amis de Saint Mathieu, 1994. Voir le récit, page 336.

# 1520

98 - Et quand tu seras à la hauteur du village du Cap de la Hève[186], arrête-toi à 7 brasses ; et [le vent] du nord te viendra de terre, tu auras abri de nord-est. Si tu veux entrer au Havre[221], tu prendras un pilote[222].

De la Pointe de Barfleur au Cap de la Hève, vient le jusant d'est sud-est ; et en route, du beau sable à 36 brasses.

Du Cap de la Hève à Cap d'Antifer, vient le jusant de nord-est vers le nord.

Du Cap d'Antifer à Dieppe, vient le jusant à l'est nord-est.

Si tu veux t'arrêter à son niveau, arrête-toi à 12 brasses et tu auras [un] beau lieu. Et du nord te viendra le Cap Gris-Nez[223]. Si tu t'arrêtes plus profond que 12 brasses, c'est [du] rocher ; et tu pourras perdre tes ancres ; aussi garde t'en.

De Dieppe à Boulogne, vient le jusant de nord-est ; et à la fosse de Cayeux[224] du nord-est.

Et de Boulogne à Cap Gris-Nez, vient le jusant du nord vers le nord-est.

De Gris-Nez à Goutressent[225], vient le jusant du nord vers le nord-est.

De Goutressent autour de Gravelines[226] jusqu'à Dunkerque[227], vient le jusant du nord-est vers le nord.

De Dunkerque à la baie des Dunes[228] et jusqu'à Ostende, vient le jusant du nord-est vers le nord.

Et d'Ostende jusqu'à Blankenberge, vient le jusant d'est nord-est et à son maximum du côté nord-est.

Et de Blankenberge jusqu'à Sainte-Catherine, vient [le jusant] à son maximum du côté est.

**Voici les marées de la pointe du Raz jusqu'à l'Écluse en Flandre [zélandaise] du côté sud**

99a - Sache qu'en Raz de Sein[229], la Lune [se trouve] au sud-est un quart d'est au commencement du flot.

À la Pointe Saint-Mathieu, la Lune [se trouve] au sud-est, [au début du] flot.

Au Chenal du Four, la Lune [se trouve] au sud-est un quart au sud, [au début du] flot.

À Île Vierge et à Portsall, la Lune [se trouve] au sud-est, [au début du] flot.

À Goulven[230], la Lune [se trouve] au sud-est un quart au sud, [au début du] flot.

À l'abri[231] de l'Île de Batz, la Lune [se trouve] au sud, [au début du] flot. Et maintes fois il faut prendre un quart de sud-ouest par morte-eau. À l'abri, la Lune [se trouve] au sud [au début du] flot et prend du sud-ouest.

100 - Fais attention à demi-marée entre la Pointe Saint-Mathieu et l'Île de Batz.

Aux Sept-Îles, la Lune [se trouve] au sud sud-ouest, [au début du] flot. Et de l'Île de Batz jusqu'à Saint-Malo tout le long de la côte, la Lune [se trouve] au sud, [au début du] flot, à terre.

Aux Îles Chausey, à Guernesey, à Jersey, à Sercq, à Aurigny, la Lune [se trouve] au sud, [au début du] flot, à terre.

Aux Roches-Douvres, la Lune [se trouve] au sud-ouest et prends un quart du sud, [au début du] flot.

Au large de Guernesey, la Lune [se trouve] au sud sud-ouest, [au début du] flot.

En Manche[232], la Lune [se trouve] au sud sud-ouest, [au début du] flot.

Entre Sercq et Aurigny, comme nous l'avons vu, il y a un banc que l'on appelle le banc de Schôle et il y a dessus 9 brasses, de pleine mer. Avance avec crainte [du risque d'échouage] par basse mer. Et ce banc s'oriente du nord-ouest au sud-est. Et le courant vient au-dessus, du sud-est, à demi-flot jusqu'à mi-jusant.

Au large des Casquets, la Lune [se trouve] au sud-ouest, [au début du] flot.

En Raz Blanchard, la Lune [se trouve] au sud-ouest un quart d'ouest, [au début du] flot.

Au Cap de La Hague et à Aurigny, la Lune [se trouve] au sud-ouest, [au début du] flot.

À Cherbourg, la Lune [se trouve] au sud sud-ouest, [au début du] flot à terre.

---

221 *laure* : le Havre.

222 *lomen* : pilote. Les navires remontent la Seine en profitant du courant de flot, souvent peu avant la pleine mer.

223 *cap du poinctaux, poinctaux de sordannes, hurdrunes* (1520), *hurdrenes* (1502), *heurdiennes* (1490) : Cap Gris-Nez.

224 *fousse de caeux* : Fosse de Cayeux.

225 *goutressent* : entre Calais et Gravelines : peut-être les Dunes d'Oye.

226 *gravelingue* (1520), *gravalingues* (1502) : Gravelines.

227 *ducarque* (1520, 1502) : Dunkerque.

228 *baie de la dune* (1520) *baye des dunes* (1490) - Dunes, Bray-Dunes, Zuydcoote.

229 L'Iroise est traversée par des courants violents (jusqu'à 4 nœuds dans le goulet de Brest et 6 nœuds dans le Raz de Sein). Au centre le courant est giratoire dans le sens des aiguilles d'une montre avec des vitesses maxima de l'ordre de 1,6 nœuds. (SHOM).

230 *gouoyon* : baie de Goulven, port entre Plounéour-Trez et Plouescat, dans le Finistère.

231 *convers* : abri, repaire, à couvert.

232 *ferree* : Manche.



Pointe du Raz © Photo par Jo Evenat.

*La **Pointe du Raz**, ou la pointe du raz de Fontenay ou Fontenoy. Ce Raz se distinguait par la fontaine ou source, située dans une crique se trouvant à un kilomètre de la pointe, sur la face sud du promontoire. Ce lieu est toujours dénommé* Feunteun aod, *« la fontaine de la côte » en breton, laquelle était appréciée des bateaux, même de très grande taille, pour s'y ravitailler en eau, car la mer y est très profonde à peu de distance de la côte. L'Abbaye de Fontenay est mentionnée dans* Échiquier Rolls, *registre de la Couronne anglaise, du XIVe siècle.*

*Le **Raz de Sein**, au pied de la Pointe du Raz, est le passage qui traverse la Chaussée de Sein à proximité de la côte. Au XIXe siècle, c'est l'appellation Bec du Raz, démarquage du nom breton,* Beg ar Raz *qui prévalait dans l'administration des « phares et fanaux ». Le passage du Raz tend ensuite à être dénommé le **Raz de Sein**. À son entrée, le flot porte au NO, le jusant au SE. Le flot atteint 6 nœuds et le jusant, 5,3 nœuds. Dès que les courants s'opposent à un vent même modéré, la mer creuse dans le raz et les vagues deviennent vite impressionnantes. L'heure favorable est celle de l'étal, quel que soit le vent.*

# 1520

À Barfleur, à Saint-Vaast-la-Hougue et à la Baie du Grand-Vey[233], la Lune [se trouve] au sud sud-ouest, [au début du] flot.
Aux quatre embouchures[234], la Lune [se trouve] en est nord-est, [au début du] flot.
Du Cap de la Hève[186] jusqu'à Dieppe, la Lune [se trouve] à l'est nord-est, [au début du] flot à terre.
À la Fosse de l'Eure, aux plus fortes marées, la Lune [se trouve] au sud-est pleine mer, ainsi qu'au large du Cap d'Antifer, jusqu'à l'entrée de [l'embouchure de] la Somme.
À l'abri, la Lune [se trouve] à l'est basse mer.
À [l'embouchure de] la Somme, la Lune [se trouve] à l'est, [au début du] flot.
Sache qu'à [l'embouchure de] la Somme, par morte-eau et vent du nord, la Lune [se trouve] au sud sud-est pleine mer et de là à Étaples, [puis] d'Étaples au havre de Boulogne.

101 - Et de Boulogne jusqu'à la pointe d'Isle of Thanet, la Lune [se trouve] à l'est, [au début du] flot à terre à l'est nord-est.
Et au-dessus des bancs du [comté] de Flandre, aux plus basses mers, il convient que les marées soient de toute manière entre Dover[235] et la barre de Dunkerque. De Dunkerque, la Lune [se trouve] au sud sud-est au début du flot. Et de la barre de Dunkerque jusqu'à Ostende, la Lune [se trouve] au sud-est un quart de sud, [au début du] flot.
Et d'Ostende jusqu'à Blankenberge, la Lune [se trouve] à l'est sud-est, [au début du] flot à terre. En l'Écluse de Flandre [zélandaise], la Lune [se trouve] au sud à pleine mer.

**Voici les courants des marées du Raz de Sein jusqu'en Flandres, le long de la Bretagne**

101a - Sache que dans le chenal des îles, le jusant[236] vient à l'ouest sud-ouest. Et sache qu'à 40 brasses, au large des îles, vers l'Île de Molène[237], vient le jusant à l'ouest sud-ouest. Et porte bien le montant aussi à l'inverse par grande mer.
Sache qu'au bout de l'Île d'Ouessant, en nord nord-est de l'île, il y a une sonde de 45 à 50 brasses. Et il n'y aura point de courant et tu auras un bon fond. Et tu ne seras pas loin de terre, à plus d'une vue[238].
Sache que, devant des rochers de la Helle[239], le flot vient du sud-ouest.
Entre le Chenal du Four et l'Île Vierge, le jusant vient d'est nord-est.
Entre l'Île Vierge et l'Île de Batz, le jusant vient d'est et prends un quart de nord-est.
En la côte de l'Île de Batz au bout de l'île, en amont, le jusant vient d'est sud-est.
Au large des Sept-Îles, le jusant vient de l'est. Et prends du sud-est pareillement ainsi.
Au large de l'Île de Bréhat, le jusant vient de l'est.
De l'Île de Bréhat jusqu'à Saint-Malo, le jusant vient de l'est sud-est.

102 - Sache qu'entre les Casquets et Aurigny, le jusant vient du sud sud-ouest jusqu'à mi marée.
Et d'Aurigny jusqu'à la Pointe de Barfleur, le jusant vient de l'est.
Et de la Pointe de Barfleur jusqu'aux Îles Saint-Marcouf, le jusant vient du sud-est.

233 *vire* (1520), *baye de vire* (1490) : baie du Grand-Vey. Elle marque la limite entre le pays du Cotentin et le pays du Bessin. La baie des Veys (du nom de la commune Les Veys), est un large estuaire où se jettent les quatre fleuves qui irriguent le Parc naturel régional des Marais du Cotentin et du Bessin : la Douve et la Taute, près de Carentan, la Vire et l'Aure à Isigny-sur-Mer. « *Veys* », forme dialectale normande de « *Gués* », issue (comme *gué*) du latin germanisé « *wadu(m)* » ou directement du vieux bas-francique.

234 *4 entrées* : Caen, Courseulles, Dives, Cabourg.

235 *doultre* (1520), *donffure* (1490) : Dover, Douvres (en français).

236 *esbe* : jusant.

237 *moulenent* (1520), *molenes* (1490), *moilenes* (1502) : Île de Molène.

238 *veue* : 21 milles, navigation à vue. Voir le commentaire, page 340.

239 *houcque* : Il n'est pas possible que ce soit la Hougue. La continuité de la route maritime n'est pas respectée. Il s'agirait plutôt du chenal de la Helle et des rochers de la Helle.

# 1490

**Les routes du Raz de Sein jusqu'à la Tour de la Mude***[86]

10 - En partant du Raz de Sein, en direction de la Pointe Saint-Mathieu, il faut porter sur le nord et laisser la pointe de Penhir un peu sur tribord.

De la Pointe Saint-Mathieu au Chenal du Four, il faut aller sur le nord nord-ouest. Et du Chenal du Four, il faut porter au nord-est jusqu'à ce que vous ayez doublé les Casquets. Puis vous irez sur le nord-est.

L'Île de Batz et l'Île de Guernesey [sont sur un alignement du] nord-est au sud-ouest.

Guernesey et Aurigny [sont sur un alignement du] nord-est au sud-ouest.

Aurigny et les Casquets [sont sur un alignement d'] ouest sud-ouest.

Cap Gris-Nez et Gravelines [sont sur un alignement d']est nord-est à l'ouest sud-ouest.

*86 Voir la note et la carte de la page 114.

# 1502

**Routes du Raz de Sein jusqu'en Flandres**

8 - Routes du Raz de Sein, à venir à la pointe de Saint-Mathieu, il faut aller sur le nord et laisser, un peu sur tribord, la pointe de l'Aiguille.

De la Pointe Saint-Mathieu au Chenal du Four, il faut aller sur le nord nord-est et ouvre-la Pointe Saint-Mathieu en dehors ; à la pointe, le fond est sablonneux, prenez bien garde.

Le Chenal du Four et les Needles Point d'Isle of Wight [sont sur un alignement du] nord-est au sud-ouest.

L'Île de Batz et Guernesey [sont sur un alignement du] nord-est au sud-ouest.

Le Plateau des Roches-Douvres et Guernesey [sont sur un alignement du] nord au sud.

Guernesey et Aurigny [sont sur un alignement du] nord-est au sud-ouest.

Aurigny et les Casquets [sont sur un alignement du] nord-est au sud-est un quart d'est et un quart d'ouest.

Les Casquets et le Cap d'Antifer [sont sur un alignement] d'est en ouest.

Qui veut aller à Harfleur à [l'embouchure de] la Seine, va à l'est sud-est.

Cap d'Antifer et Cap de la Hève [sont sur un alignement du] nord au sud ; et qui veut aller du Cap d'Antifer à [l'embouchure de] la Somme et Étaples [sont sur un alignement du] nord-est au sud-ouest.

Si tu veux aller du Détroit de Calais vers les Flandres, va au nord-est avec le flot ; et au jusant, va à l'est nord-est aussi avant que la baie de Dunkerque. Et si tu es à 16 brasses, tu seras face au chenal de Flandre [zélandaise]. Et quand tu

8 - auras 7 brasses d'eau, tu seras auprès**[88] de la rive sud et tu chuteras rapidement à 3 ou 4 brasses.

**88 *bort a bort* : contigu, auprès de, bord à bord.

# 1520

## Pilote côtier - Manche Nord France

### *3 – routes maritimes*

**Voici la route depuis la Bretagne jusqu'en Flandres, le long de la terre de Normandie et de Picardie**[240]

94a - Sache qu'au Raz de Sein, il y a 15 brasses et beau sable. Et du raz à la Pointe Saint-Mathieu, va au nord un quart au nord-ouest; tu laisseras le Cap de la Chèvre[241] et Pen-Hir[242] sur le bord droit.

Le grand Estavenot[243] et le Cap de la Chèvre [sont sur un alignement du] nord au sud.

De la Pointe Saint-Mathieu au Chenal du Four, va au nord nord-ouest; et tu laisseras la Vinotière[244] et les pourceaux[245] sur bâbord.

Si tu passes les chenaux de nuit, passe tout près du Groin[246] du Conquet[247] tant que tu oseras et navigue avec attention vers Vinotière.

La Vinotière et les pourceaux [sont sur un alignement du] nord nord-ouest au sud sud-est.

Le Chenal du Four et Portsall [sont sur un alignement du] nord nord-est au sud sud-est.

Portsall et l'Île de Batz [sont sur un alignement d']est nord-est à ouest sud-ouest.

L'Île de Batz et Sept-Îles [sont sur un alignement] du nord-est au sud-ouest.

Si tu veux passer par le raz de l'Île de Bréhat à basse mer, mets la Basse Fleury[248]

95 - qui y est hors du Mez de Goëlo[249] un peu au large du Groin, de la pointe qui est au sud sud-est du Mez qui a nom la Pointe de Minard[250]. Le Plateau de la Horaine et le Cap Fréhel [sont sur un alignement d']est sud-est en ouest nord-ouest.

Le Cap Fréhel et les Îles Chausey [sont sur un alignement d']est en ouest.

Qui veut entrer en l'île Melien[251] par le chenal du sud, il faut mettre l'Abbaye[252] à l'entrée de l'île qui est au milieu du port.

L'Île de Batz et Guernesey[253] [sont sur un alignement] du nord-est au sud-ouest.

Roches Douves et Guernesey [sont sur un alignement] du nord nord-est au sud sud-ouest.

Guernesey et Aurigny[254] [sont sur un alignement] du nord-est au sud-ouest. Et prends [un alignement] d'est en ouest.[255]

Les Casquets et Orne [sont sur un alignement] d'est sud-est à l'ouest nord-ouest.

Orne et Barfleur sont [sur un alignement] d'est en ouest.

Le Cap de La Hague et Barfleur [s'alignent] d'est en ouest. Et prends un peu de nord-ouest au sud-est, car la Pointe de Barfleur y est trop avancée en mer.

Le Cap de La Hague et Cherbourg [sont sur un alignement] d'est sud-est à l'ouest nord-ouest.

Barfleur et Cap de la Hève [s'alignent] d'est en ouest. Et sur le trajet, il y a 25 brasses[256]. Et tu iras chercher Saint-Vaast-la-Hougue, bien près des Îles Saint-Marcouf. Et garde-toi des îles sur cette route si tu pars du Cap de la Hève[257].

---

240 Les pages sur Cherbourg et sa région ont été largement extraites de l'ouvrage, avec son aimable autorisation, de Robert Lerouvillois, *Naviguer en Manche au seizième siècle : Pierre Garcie, premier pilote du Ponant*, Société nationale académique de Cherbourg, Marigny, Eurocibles, 2005.

241 *collere, coullere* (1520) : Cap de la Chèvre.

242 *moynnes* (1520), *l'esguille* (1490) *l'aginlle* (1502) : Pointe de l'Aiguille ou Pen-Hir.

243 *estavenot* (1520) : Camaret ?

244 *vinatere* : La Vinotière, en face du Conquet.

245 *pourques* : Les pourceaux, au nord de Vinotière.

246 *groignet* (1520) : Pointe de Kermorvan, près du Conquet.

247 *conquet* : Le Conquet.

248 *fasser* (1520) : le Plateau des Calemarguiers ou Basse Fleury ?

249 *mes de giolle* : Mez de Goëlo [; Kareg Mingi et Roc'h Ar Bel au nord de Bréhat, à mettre dans l'alignement avec la Pointe de Minard, au sud-est. Ce passage est toujours usité, il commence entre Kareg Mingi et Basse Maurice. (Lerouvillois, *op. cit.*).

250 *mynerst* : Pointe de Minard, près de Plouzec.

251 *melien* : Île Melien. Le passage au sud de l'île des Ebihens (en terre, l'Abbaye de Saint-Jacut) n'est praticable qu'à marée haute et fort coefficient.

252 *moustier* : peut-être l'Abbaye maritime de Beauport (xiii[e] siècle).

253 *grenoise* : Guernesey. La distance, entre l'île bretonne de Batz, située à la hauteur de Roscoff, et l'île Anglo-Normande de Guernesey, étant de 120 kilomètres, la déviation sur un tel parcours, avec de pareilles approximations, pouvait sans doute être considérable. (Lerouvillois, *op. cit.*).

254 Il est concevable qu'« *Orne* » désigne ici Aurigny, l'alignement par rapport à Barfleur étant identique. Sans doute conviendrait-il de rapprocher cette forme « Orne » de la vieille prononciation locale « *Orgni* » pour Aurigny, notée par René Lepelley. (Lerouvillois, *op. cit.*, p. 48).

255 « *Et en fin de parcours, infléchis ta course selon un axe est-ouest* ». (Lerouvillois, *op. cit.*, p. 48).

256 25 brasses : 40 mètres environ.

257 L'indication manque pour le moins d'exactitude, car on compte en réalité une bonne douzaine de kilomètres entre La Hougue et les deux Îles Saint-Marcouf. Il est vrai que sur la distance de 95 kilomètres, en ligne droite qui sépare le Cap de la Hève de la baie de Saire, on avait tout loisir de dévier ! (Lerouvillois, *op. cit.*, p. 52). Voir note 186.

*Les* ***Îles Anglo-Normandes*** *(*Channel Islands*), dans la Manche au large des côtes françaises, sont une dépendance de la Couronne britannique. Elles sont sous la souveraineté du duc de Normandie, titre détenu par la monarchie anglaise depuis la conquête de l'Angleterre par Guillaume le Conquérant après la bataille d'Hastings en 1066. Elles ont une large autonomie. Certaines îles ont longtemps conservé la langue normande traditionnelle. Elles comprennent trois groupes qui sont du Nord au Sud :*
- Alderney *(Aurigny) et les Casquets;*
- Guernsey *(Guernesey). Le bailliage de Guernesey (en anglais :* Bailiwick of Guernsey) *comprend les îles d'Aurigny, de Guernesey, Sercq, Herm, Jéthou, Brecqhou, Burhou et d'autres plus petites.*
- *Jersey et ses dépendances, les récifs des Écréhou et des Minquiers et quelques îlots inhabités. C'est plus grande des îles Anglo-Normandes.*

*Les coups de vent de SO et de NO provoquent les mers les plus fortes entre les îles, accentuées par la force des courants de marée (tourbillons et raz de courants). Les courants de marée sont du type giratoire vers la gauche et les vitesses maximales en vive-eau sont de l'ordre de 3 nœuds, sauf dans le Raz Blanchard où elles peuvent atteindre 10 nœuds.*




2013 © Google; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO; Image Landsat; 2014 DigitalGlobe.

*Le* ***Cap de La Hague*** *est une pointe basse. Les abords sont très malsains et d'autant plus dangereux qu'à certaines heures, de violents courants portent les bateaux sur les dangers qui débordent la côte.*
*Le mot* hague *est un ancien terme dialectal sorti d'usage. Il dérive du vieil anglais «* haga *», qui signifiait «* enclos pour le bétail *».*

*Le* ***Raz Blanchard*** *est un détroit, large de 8 milles, compris entre la côte du Cotentin, du Cap de La Hague au Nez de Jobourg et l'île d'Alderney (Aurigny).*
*C'est l'un des points des côtes françaises dont les courants sont les plus violents. Son nom Blanchard viendrait de ce que la mer se couvre d'écume (blanche) lorsqu'elle est démontée. Les marins normands francophones l'appellent L'*Raz*, les anglophones* The Race of Alderney. *Les courants sont, au flot, de 10 nœuds, et au jusant, de 7 nœuds. Lorsque le vent et le courant sont opposés, la mer devient particulièrement chaotique; les creux peuvent atteindre de 2 à 4 mètres, avec des longueurs d'onde entre crêtes, inférieures à 50 mètres. La mer déferle violemment, rendant les conditions de navigation difficiles voire dangereuses.*
*Un autre facteur tient aux inégalités du fond, qui créent des remous ou « marmites » susceptibles d'aggraver l'état de la mer. Par calme plat, la mer peut tout de même déferler si la houle et le courant sont opposés, notamment sur les hauts-fonds tels le banc de la Schôle, au NE de Guernesey, ou aux abords de la baie Longis sur la côte sud-est d'Aurigny. On entend le grondement du déferlement par temps brumeux, qui conduit le son à plus de 2 ou 3 milles.*




2013 © Google; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO; Image Landsat; 2014 DigitalGlobe.

# 1520

Si tu es à la hauteur de la Pointe de Barfleur de nuit, ne t'approche point plus près qu'à 28 brasses [de fond] ; et tu seras bien près et il y a du beau sable.
De la Pointe de Barfleur à la Fosse de Colleville, va à l'est sud-est et prends plus du sud-est.
Cap de la Hève[186] et Cap d'Antifer [sont sur un alignement du] nord au sud.
Sache qu'il n'y a lieu qui aille tant au large comme les Casquets. Et pour cela, prends-en garde.
Du Cap d'Antifer à Dieppe, va à l'est nord-est.
Et en [l'embouchure de] la Somme, va sur l'est, un quart de nord-est.
De Zwartenes[258], par le large, va en nord nord-est jusqu'à ce que tu sois dans le chenal[259] en raison de la basse de Wissant[260] et du Phare de Gulliz.
Et puis va à l'est nord-est si tu as le flot.
Et si tu as le jusant, va en nord-est un quart d'est.

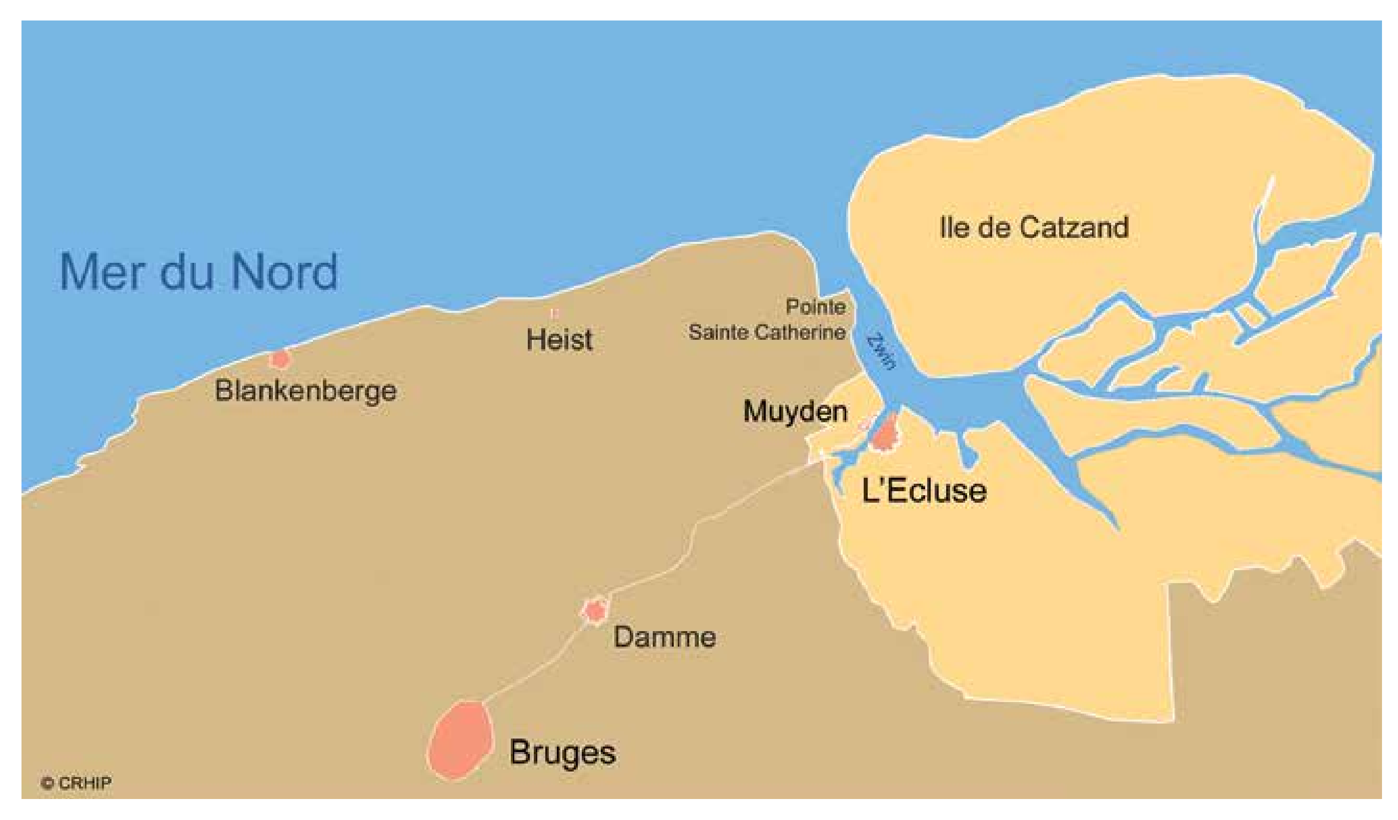
**Voici [à l'embouchure de] la Somme**

| | |
|---|---|
| 103a - De l'embouchure de la Somme jusqu'à Étaples | 1 vue ; |
| D'Étaples à Boulogne[261] | 1 vue ; |
| De Boulogne à Dunkerque | 1 vue ; |
| De Dunkerque à Ostende | 1 vue ; |
| D'Ostende à l'Écluse | 1 vue ; |

**Voici les connaissances et marques des terres de l'Écluse en Flandre et aussi de la côte d'Angleterre**
Et premièrement,
110 - si tu viens de la mer en droiture chercher les chenaux de Flandre [zélandaise] et que tu sois à la hauteur de Nieuport[262] à 18 ou 20 brasses, tu seras à 1 vue de terre ; et tu verras une terre qui te semblera être une île et se montrera par trois bosses. Elle est le plus haut lieu de toute cette côte ; et ce sera la terre de Nieuport, car elle est la plus haute. En son haut, il y a une église [de Lombardsijde] et, du côté ouest, une autre [d'Oost]. Cela est la meilleure connaissance de Flandre et il y a de l'un à l'autre 1 vue.
Si tu es au large des bancs de Flandre et que tu veuilles y entrer et aller à l'Écluse, va en avant tant que tu as le clocher de l'église sur un phare[263] qui est sur la côte et semble être un colombier ou fuye[264]. Et quand tu auras l'un sur l'autre, mets le clocher de Sainte-Catherine[265], qui est le clocher proche de l'entrée de l'Écluse du côté ouest, [en alignement avec le clocher suivant] ; après, il y a un clocher pointu et fin[266] que tu verras en terre entre Sainte-Catherine et la ville de l'Écluse, le plus près du clocher de Sainte-Catherine ; et cette église a pour nom Sainte-Anne[267]. Mets ces deux clochers à ouvrir l'un de l'autre de la largeur d'un tref[1012] et que celui de Sainte-Catherine soit du côté ouest. Et il sera sur une grosse dune de sable où il y a une pierre blanche sur la chute[268] de la dune du côté ouest. Quand tu seras à ces amers, va sur terre à la sonde et tu iras sur l'est sud-est. Et ne bouge point de ces amers : à savoir les deux clochers à ouvrir l'un de l'autre, et celui de Sainte-Catherine sur la pierre du sable.
Et va ainsi jusqu'à ce que tu aies une grosse tour qui est du côté sud-ouest en terre, à ouvrir du côté sud-est du clocher de Heist[269] et que tu voies clairement entre les deux de la largeur d'un trait[270]. Et tu ne trouveras point moins de 4 ou 5 brasses.

111 - Et quand tu seras à ces amers, à savoir que la tour de Heist est ouverte de la largeur d'un trait, va sur l'est un quart de nord-est. Et sonde souvent et te garde du Lopin[271], car il est escarpé.

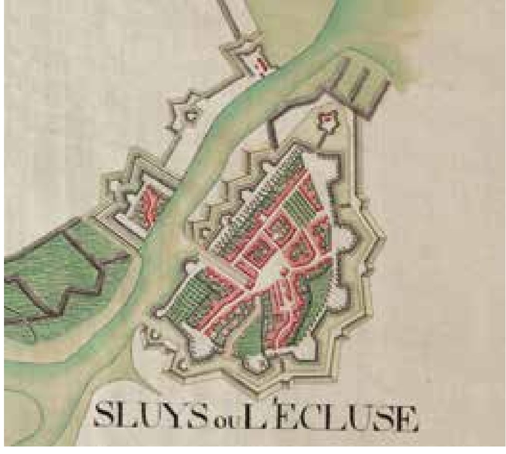
258 *sordainnez* : juste avant Cap Gris-Nez ; (Cap Gris-Nez se dit *Zwartenes* en flamand).
259 Pas de Calais.
260 *guyssan* : Wissant, entre Cap Blanc-Nez et Cap Gris-Nez ; et *foqueroys de gulliz* : le phare de Cap Gris-Nez ; voir note 436.
261 *blannes* ; *fort de Blannes* : Boulogne/Fort de la Crèche ; Ambleteuse-Fort Mahon, près d'Audresselles.
262 *nysport*, Nieuwpoort (en néerlandais) ou Nieuport.
263 *foucqueroys, fougeroys* : phare, en forme de colombier (Knokke ou Heist ?).
264 *fuye* : colombier, voir note 867.
265 *saincte katherine* : Église Sainte-Catherine à Damme, disparue actuellement.
266 *dougie* : fin.
267 Voir page suivante : Tour de la Mude.
268 *choitte* : chute.
269 *heys* : Heyst, Heist.
270 *tref* : un trait, largeur de la voile du bateau. Voir le chapitre IV, *la navigation au Moyen Âge*, page 339.
271 *laupin*, *lopin*, *lopyn* (1490, 1502, 1520) : un banc de roches, recouvert par les eaux ; actuellement recouvert par les terres ; village fortifié en 1604, appelé actuellement Retranchement ou Zandpoort (disparu) et Slijkpoort (disparu).




Extrait du *Grand Atlas* de Ferraris, 1777
© 2014 Bibliothèque royale de Belgique.

**Tour de la Mude**, Saint Anna Ter Muyden.
*La mue,* 1490 : Mude : embouchure. La tour de la ville de Mude ou Muyden est face à l'Écluse, sur l'autre rive du Zwyn ; elle défendait le canal vers Bruges.






*Suite à un raz-de-marée, au XII^e siècle,* ***Bruges*** *est relié par un canal de 14 kilomètres à la baie du Zwin, de sorte que la ville a désormais un accès direct à la mer du Nord. Ce nouveau « bras de mer » passe près de la ville de Damme et de L'Écluse. Ces dernières vont devenir des avant-ports commerciaux de Bruges. En effet, les gros navires débarquaient leurs marchandises à l'Écluse ; elles étaient ensuite transportées sur des embarcations légères qui empruntaient le canal jusqu'au centre de la ville. C'est ainsi que Bruges put devenir, durant le Moyen Âge, le principal centre commercial du nord-ouest de l'Europe, carrefour entre les voies commerciales, à la fois terrestres, fluviales et maritimes. À la fin du XIII^e siècle, elle atteignit son apogée et comptait environ 45 000 habitants. Bruges était alors l'une des plus grandes villes d'Europe, en concurrence directe avec Londres et Barcelone. Elle était à peine moins peuplée que Paris, Gand et quelques villes de l'Italie du Nord.*

*La maison des Orientaux – les marchands allemands de la Hanse – était le siège du groupe le plus ancien et le plus fort des nations étrangères à Bruges. Elle assurait le négoce des produits nord-européens, le cuivre d'Allemagne, le poisson salé de Scandinavie, le blé et l'ambre de Prusse et la fourrure et le bois de Russie. Vénitiens, Génois, Florentins et Lucquois apportaient des produits agricoles mais aussi des étoffes fines et des épices de l'Orient, avec leurs techniques financières. La péninsule Ibérique était également représentée par plusieurs groupes de marchands, essentiellement Catalans, Castillans et Basques. Ces derniers étaient surtout navigateurs, tandis que les Castillans exportaient de la laine et du minerai de fer. Les Portugais fournissaient des produits agricoles comme les figues, les olives et l'huile. Au XV^e siècle vinrent s'ajouter les produits en provenance des terres nouvellement découvertes comme le sucre et l'ivoire. Les Anglais et les Écossais enfin restaient essentiellement pourvoyeurs de laine brute. Du fait de leur situation géographique privilégiée par rapport au marché anglais, les marchands brugeois étaient les principaux protagonistes de ce commerce. Il créa à son apogée le mythe du siècle d'or bourguignon.*

*Les conflits de succession, entre les bourgeois et la dynastie des Habsbourg dès 1482, amenèrent le prince Maximilien d'Autriche à ordonner aux membres des nations étrangères de quitter la ville et de s'établir à Anvers. Entre 1510 et 1520, tous les ressortissants des nations étrangères avaient transféré leur siège à Anvers. Par la suite, les Brugeois eurent grand peine à les faire revenir vers une ville qui avait perdu beaucoup de ses atouts économiques.*

# 1520

Si tu es en l'Écluse de Flandre et que tu veuilles aller au large, dès que tu auras doublé la Pointe de Sainte-Catherine[272], qui est du côté sud, pour venir le long du banc et pour te garder de lui, mets une tour que tu verras à la hauteur de l'île de Catzand[273] à la pointe de l'île du côté sud-est qui est la tour de Couque Sydre[274]. Mets cette tour à ouvrir du proche moulin[275], qui sera près de la tour, de la largeur d'un navire. Et que la tour soit du côté sud sud-ouest la largeur d'un navire jusqu'à ce que tu aies une autre tour[276] qui est par le milieu de l'île de Catzand dans un village. Et ce sera la tour sur la pointe de l'Écluse du côté de Sainte-Catherine. Et puis va sur l'ouest un quart de sud-ouest et sonde souvent jusqu'à ce que tu aies le clocher de Sainte-Anne qui est le proche clocher de la ville de l'Écluse en venant vers la mer. Elle est bien proche du coin de l'église de Sainte-Catherine et mets bien à ouvert les deux clochers l'un de l'autre, de la largeur d'un trait. Que celui de Sainte-Catherine soit du côté ouest. Et tu verras une grosse dune de sable couvert de terre durcie[277], où il y a une parée[278] blanche à la chute de la dune. La parée est toute blanche. Et puis tu verras une grosse tour qui est en terre du côté sud-ouest, ouverte du clocher de Heist qui est en aval de Sainte-Catherine. Il faut laisser le clocher du côté ouest, de la largeur d'un trait. Quand tu seras à ces amers, mets le cap sur la mer, car tu es en bon chenal. Et ne bouge point les deux clochers ouverts l'un de l'autre, à savoir celui de Sainte-Anne et celui de Sainte-Catherine. Va ainsi et tu ne trouveras pas moins de 4 ou 5 brasses. Tu iras sur l'ouest nord-ouest et navigue sans danger[279].

Et va cette route jusqu'à ce que tu aies le clocher de Heist sur

112 - [Knokke] que tu verras sur la côte et qui est comme un colombier. Et tu seras au large des bancs et va sur l'ouest jusqu'à ce que tu sois à 12 brasses. Et quand tu seras à 10 ou à 12 brasses des bancs, va sur l'ouest sud-ouest et tu iras au droit. Et ne convoite point l'ouest en raison du dangereux banc de Goodwin Sands[280]. En nord nord-ouest de Dunkerque, il y a un banc[281] qui gît nord-est et sud-ouest. Et il dure 2 grandes lieues de long. Et il n'y a au-dessus lors des malines[282] que 2,5 ou 3 brasses, par grandes eaux. Et il est bien à 3 lieues de terre.

Et au large de ce banc, il y a 13 ou 14 brasses de fond. Et vers la terre, il y a 8 ou 9 brasses. Et il a pour nom le banc de Dyck[283].

272 Cette pointe est en terre, près de Knokke-Heist.
273 *gayen* : île de Catzand, entourée de terres récupérées, actuellement.
274 *couque sydre* : Peut-être le fort Nassau en Cadzand, village fortifié ; Le Retranchement, actuellement.
275 Le moulin « *Nooitgedacht* ».
276 La grande tour originelle a été démolie en 1677 et remplacée par un « lanterneau » de bois. La tour actuelle est de 1930.
277 *dureausme* : un sommet dur, du sable durci ?
278 *paree, paray* : une parée, digue, relèvement.
279 *paour* : danger, effrayant, pauvre.
280 *gaudoyn* : Goodwin Sands, à l'est d'Isle of Thanet (Angleterre).
281 nombreux bancs des *Ridens* : West Hinder, Dick, Colbart... ; voir carte, page 146.
282 *maligne* : les plus grandes marées.
283 *mardit* : banc de Dyck.

# 1490

**Les havres des côtes de Normandie jusqu'au Cap Gris-Nez**

11 - Si vous voulez vous arrêter à Cherbourg, mettez l'ancre à 6 brasses et vous trouverez un beau fond. La pointe aval*[87] vous viendra au nord-est.

Si vous voulez mouiller à Saint-Vaast-la-Hougue, jetez l'ancre devant la pointe de Saire à 6 brasses.

Si vous voulez mouiller à la Fosse de Colleville, jetez l'ancre à 7 ou 8 brasses au large et vous aurez un beau fond avec de la vase.

Si vous voulez vous arrêter en rade de Cap de la Hève, avance [dans l'embouchure et mets l'ancre] à 6 brasses.

12 - Si vous voulez vous arrêter en rade de Dieppe, mettez l'ancre à 7 brasses devant la ville.

Si vous voulez vous arrêter au sud de la baie de Somme, mouillez au large du banc [de Franc-Marqué] en prenant garde à ce que l'église de Cayeux demeure à l'est nord-est ; et mettez l'ancre à 5 ou 6 brasses.

Si vous voulez mouiller à l'ancre au large de Boulogne, arrêtez-vous devant le havre à 8 brasses d'eau ou à 5 brasses par basse mer.

Si vous voulez vous arrêter devant le Cap Gris-Nez par vent du nord, boute l'ancre devant Audresselles à 10 ou 12 brasses d'eau et vous trouverez un abri du vent du nord. Vous aurez un bon haut-fond. Et si vous mettez l'ancre sur plus profond, vous trouverez du rocher et un mauvais fond.

*87 *aval* : sud-ouest.

# 1502

**Entrées et abris de la côte de Normandie**

9 - Si tu veux t'arrêter à Cherbourg, mets l'ancre à 6 brasses. Tu trouveras un beau fond. Tu viendras au nord nord-est de la pointe aval ; et prends garde à cette pointe car il y a du danger.

Si tu veux mouiller à Saint-Vaast-la-Hougue, jette l'ancre près de l'église à 7 brasses.

Si tu veux mouiller à la Fosse de Colleville, mets l'ancre à 7 ou 8 brasses au large.

Si tu veux t'arrêter en rade de Cap de la Hève, avance et mets l'ancre à 6 brasses. Là, la terre sera au nord, ainsi comme Sainte-Adresse**[89], mais tu n'auras pas d'abri [du vent] de nord nord-est.

Si tu veux t'arrêter en rade de Dieppe, mets l'ancre à 7 brasses devant la ville.

Si tu veux t'arrêter au sud de [l'embouchure de] la Somme, mouille au large d'Onival**[90], en prenant garde à ce que le monastère de Cayeux demeure à l'est nord-est ; et mets l'ancre à 6 ou 7 brasses.

Si tu veux aller dans [l'embouchure], avance à marée haute et prends tes amers en dedans le château du Crotoy, un peu au large de la pointe du Hourdel. Et tu iras à 2,5 ou 3 brasses.

Si tu veux t'arrêter devant

10 - Étaples, mets l'ancre à 7 ou 6 brasses. Si tu veux ancrer à Boulogne, arrête-toi devant le havre à 7 ou 6 brasses.

Si tu veux t'arrêter à Cap Gris-Nez, par vent d'amont, boute l'ancre devant Audreselles à 10 ou 12 brasses d'eau : tu auras un abri du vent de nord, qui te viendra de Cap Gris-Nez et tu auras un bon fond. Et si tu mets l'ancre sur plus profond, tu trouveras du rocher et un mauvais fond.

**89 *antrenes* (1502) : Sainte-Adresse.
**90 *lobanes* (1502) : Onival, 7 milles, sud de la baie de la Somme.

# 1520

## Pilote côtier - Manche Nord France

### *4 – accès maritimes et ports*

**Voici les accès et les abris de la côte de Normandie**

98b - Si tu veux stationner et rester à l'ancre à Cherbourg, mets ton ancre par 6 brasses et tu trouveras un beau fond. Et [le vent de] nord-ouest te viendra de la pointe[284] située en aval [de ton mouillage]. Et je te mets en garde du côté de cette pointe, car il y a danger. Si tu veux mouiller à Saint-Vaast-la-Hougue, mets l'ancre au-dessous de l'église, par 12 brasses[285] [de fond].

Si tu veux demeurer à la Fosse de la Colleville,

99 - mets l'ancre au large à 7 ou 8 brasses. Si tu veux t'abriter dans la rade du Cap de la Hève[186], mets l'ancre à 6 brasses et [le vent] te viendra du nord de la terre et tu n'auras point d'abri du nord-est.

Si tu veux t'arrêter en rade de Dieppe, mets l'ancre à 7 brasses devant la ville.

Si tu veux t'abriter au sud de [l'embouchure de] la Somme, mets l'ancre au large de l'embouchure[286]. Et [prends] garde que le monastère de Cayeux[287] te demeure en est nord-est et mets ton ancre[288] à 6 ou 7 brasses. Si tu veux aller à l'intérieur, par haute marée, prends les repères, outre le château du Crotoy[289], [en l'ouvrant] un peu au large de la Pointe du Hourdel[290] et tu iras à 2,5 ou 3 brasses. Si tu veux demeurer devant Étaples, mets l'ancre à 7 ou 6 brasses. Si tu veux t'abriter devant Boulogne, gîte devant le havre et mets-toi à 8 ou 6 brasses. Si tu veux demeurer devant Cap Gris-Nez de vent d'amont[291], mets l'ancre devant Audresselles[292] à 10 ou 12 brasses. Et tu auras un abri du nord qui te viendra de Cap Gris-Nez et tu auras bon fond. Et si tu mets l'ancre plus profond, tu trouveras rocher, mauvais fond, comme je l'ai déjà dit.

**Voici ce qui concerne Cherbourg**

158 - Si tu mouilles à l'aplomb de la ville qui est la plus proche à l'abri de Cherbourg, pour bien la reconnaître, tu verras sur à la hauteur deux maisons qui seront situées vers le sud-est [par rapport à ta position].

Si tu mouilles aux cailloux à Cherbourg, tu seras abrité [des vents] de nord-ouest, d'ouest, de sud-ouest, de sud et d'est. Et tu mouilleras vis-à-vis d'un village où il y a une anse de sable contiguë à la ville[293]. Et il y aura 8 brasses [d'eau] à pleine mer et à basse mer, 4 brasses[294]. Il faudra que tu amarres un câble[295] en terre en direction du sud et un autre vers la mer[296]. Le château sera situé au sud [par rapport à ta position].

Et sache que près de la pointe caillouteuse, près de terre, il y a 11 brasses [d'eau] à pleine[297] mer et un beau fond, [composé de] gros sable et [de] gros cailloux. Et si tu es à [proximité de] cette pointe dangereuse, donne un bon rhumb par rapport à elle[298]. Et si tu mouilles aussi à l'écart de cette pointe, tu ne trouveras

284 Il s'agit vraisemblablement de la pointe du Homet, le navire étant mouillé dans les parages de la Petite Rade actuelle, à proximité de l'estuaire de la Divette. (Lerouvillois, *op. cit.,* p. 58).

285 12 brasses représentent 19,50 mètres. Là encore, Pierre Garcie fait montre d'une grande circonspection. Si le navire, comme on peut le supposer, gagne le mouillage dénommé Grande Rade, à 2500 mètres au sud-est de Saint-Vaast-la-Hougue, les fonds n'avoisinent que 10 à 15 mètres. Pour que son barreur trouve le chiffre indiqué par notre routier, il devrait stationner aux abords de la Passe du Nord, située à 4,5 kilomètres de la côte. La prudence du pilote semble donc la même qu'au large de Barfleur. (Lerouvillois, *op. cit.,* p. 58).

286 *lobanes* : l'embouchure de la Somme.

287 *cayo* (1520), *cayeu* (1490), *caiote* (1502) : Cayeux.

288 Au large, le Banc Franc-Marqué.

289 *croytte* (1520), *crotoy* (1502) : Crotoy.

290 *lordelle* : Pointe du Hourdel.

291 *amont* : vent de nord-est; voir lexique.

292 *ordecelles* : Audresselles.

293 Où se trouvait ce village en bord de mer ? On peut penser à l'ancien hameau Belle Croix, disparu au XIX<sup>e</sup> siècle lors de la construction de l'arsenal de Cherbourg. (Lerouvillois, *op. cit.,* p. 64).

294 13 mètres d'eau à pleine mer et 6,50 m à basse mer. On trouve encore cette profondeur de mouillage jusque dans la partie centrale de la Petite Rade. (Lerouvillois, *op. cit.,* p. 64).

295 *fun* : corde, funin, cordage, câble.

296 Cette précaution s'explique en raison de l'effet de la marée descendante au fond de la baie et de la proximité de l'estuaire de la Divette. Il convenait aussi de se prémunir contre le renversement de la marée après l'étale. (Lerouvillois, *op. cit.,* p. 64).

297 En fait, l'ancien château se trouvait dans une direction sud-est plutôt que sud par rapport à ce mouillage, situé vraisemblablement quelque part entre la pointe du Homet et le rivage de l'Onglet, dans la partie ouest de la Petite Rade actuelle. (Lerouvillois, *op. cit.,* p. 64).

298 17,80 mètres à marée haute. (Lerouvillois, *op. cit.,* p. 64).



2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image 2014 TerraMetrics ; 2014 Cnes/Spot image.

***Cherbourg**, port de pêche gaulois, devenu, à partir des Romains, place forte à la pointe du Cotentin. L'antique* Coriallo *de la tribu des Unelles, latinisée en* Coriallum (la fortification des marais) *est localisée dans les* mielles *de Tourlaville vers le* II*e siècle. Au* IV*e siècle, pour raison de sécurité, la bourgade vient s'installer, sur la rive droite de la Divette, autour d'un* castrum *fortifié, future base du donjon médiéval de la cité.*

*Philippe le Bel fait fortifier la cité en 1305. Par sa position stratégique, à la fois clé du Royaume avec Calais pour les Français et tête de pont de l'invasion pour les Anglais, la ville est très disputée durant la guerre de Cent Ans. Disposant de l'un des plus forts châteaux du monde selon Froissart, elle change six fois de propriétaires à la suite de transactions ou de sièges.*

*En mars 1450, Thomas Kiriell débarque à Cherbourg à la tête de 3000 soldats. Le 12 août, les remparts cèdent sous les attaques. Jacques Cœur négocie la reddition qui intervient deux jours plus tard, par le versement de 2000 écus à la garnison et la libération du fils de Thomas Gower, commandant anglais du château. En raison des souffrances de la population cherbourgeoise et contre le dépeuplement de la place forte, Louis XI exempte les habitants d'impôts en 1464.*


Vue de Cherbourg au XVIe (vue imaginaire), Th. du Moncel, XIXe siècle


*Le 28 avril 1532, Cherbourg reçoit en grande pompe la visite de François Ier et du dauphin. À cette époque, Cherbourg nous est décrite par Gilles de Gouberville comme une ville fortifiée de 4000 habitants, protégée par des ponts-levis aux trois portes principales, gardées en permanence et fermées du coucher du Soleil jusqu'à l'aube. À l'intérieur des remparts, le château, lui-même protégé par de larges fossés et muni d'un donjon et de douze tours, occupait le sud-est de la ville. À l'extérieur et au sud des remparts, le faubourg, le long de la Divette, était fréquenté par les matelots.*

# 1520

que 6 brasses [de profondeur] à basse[299] mer et ainsi il n'y court nulle marée.
Sache que la pointe de cailloux de Cherbourg est une pointe basse; et elle va en présentant son extrémité vers le nord-est[300].
Si tu mouilles dans l'est nord-est de l'île Pelée qui est devant Cherbourg et en amont de la ville, il y a 11 brasses[301] [d'eau], avec un beau fond, à savoir des coquillages[302] et des cailloux; [il en est de même] au pied de l'île et aucune marée n'y court, ni de flot ni de jusant. De cette manière, tu seras abrité là [des vents] d'ouest sud-ouest, de sud-ouest, de sud et de sud-est. Et [le vent d']ouest te viendra au-dessus de la pointe.

**[Voici] la meilleure connaissance qui soit pour reconnaître le Cap Lévi, si tu viens de la mer depuis le large et si tu arrives à la hauteur de ce cap, en amont[303].**

159 - Sache que tu verras une baie de sable en amont du cap. Et la prochaine pointe que tu verras en aval de cette baie de sable, c'est le Cap[304] Lévi. Tu y seras abrité [des vents] de sud-ouest, de sud, de sud-est et d'est. Et [le vent de] nord-est te viendra d'au-dessus de la pointe si tu es mouillé par 10 brasses[305] [de fond]. Et si tu mouilles par 15 brasses, tu n'auras pas d'abri de nord-est, mais tu seras dans de meilleurs parages.
Sache que la pointe du Cap Lévi[306] est bien saillante en mer et méfie-t'en bien à cause de cela. Et donne un bon rhumb par rapport à elle. Il y a au large, à ton navire, 10 brasses [d'eau] et 11 près de terre. Et à cause de cela, ne t'approche pas plus près que [par] 12 brasses, ou [par] 15 brasses [d'eau] si tu ne sais comment [procéder]. Et si tu te trouves un peu plus au large, autant que [peut l'être] la route [en direction] de l'est et de l'ouest, tu trouveras 28 ou 30 brasses [de fond] et [tu] seras près de terre. Et ainsi, [à la sonde] tu trouveras du rocher, ou un fond grossier. Et si c'est la nuit, ne t'approche pas plus de la terre, car tu n'en es pas éloigné de plus qu'une demie lieue et c'est assez près par mauvais temps.
Et sache qu'à la hauteur de la Pointe de Saint-Nicolas[307] de Barfleur, tu trouveras 20 brasses [de fond] entre ton navire et le rivage. Et pour cette raison, si c'est de nuit, ne t'approche pas plus près [que par] 28 ou 30 brasses [d'eau].
Si tu appareilles du Cap Lévi pour aller en amont en longeant la terre, va le jour afin de te tenir à l'écart des pointes jusqu'à Saint-Nicolas de Barfleur. Si tu pars de ce Cap Lévi, dès que tu en auras passé la pointe, en amont, tu verras en terre, au-dessus [de] Cherbourg, une pointe de terre abrupte et la plus haute. Dégage bien cette pointe de l'ensemble de la pointe du Cap Lévi. Et tu ne crains rien. Donne un rhumb à chacune [des pointes].
Et sache [de] plus que [si tu passes] à la hauteur d'une anse de sable que tu verras [en] aval de la Pointe de Barfleur, il y a un bouquet de bois en aval de cette pointe et près d'elle. Et le bois est près de la mer.

160 - Et il y a une pierre haute et ronde qui ne découvre à aucun moment; et sur elle, à marée basse, il ne reste pas plus d'une ½ ou ¾ de brasse d'eau. Et à son pied, il y a 11 brasses[308] et [du] beau sable. Et pour

299 L'expression « *donner un rhumb* », usitée dans les anciens manuels de navigation, consistait à dévier de l'angle minimal enregistré par la boussole. Par prudence, Pierre Garcie conseille en général de donner un rhumb chaque fois qu'il faut doubler un cap quelque peu dangereux. (Lerouvillois, *op. cit.*, p. 64). Voir dessin page 463.

300 La description correspond assez bien à l'ancienne pointe du Homet, telle qu'elle pouvait se présenter avant les travaux entrepris depuis trois siècles, c'est-à-dire avant l'exhaussement, par apport d'enrochements, de cet ancien récif insulaire et l'édification en 1784 du fort du Homet, récemment démantelé. (Lerouvillois, *op. cit.*, p. 64).

301 17,80 mètres; l'estimation n'est pas tout à fait juste : pour trouver de tel fond, il faut se rendre à 300 mètres au nord nord-est de la tourelle Hapetout, qui signale les premiers récifs de l'île Pelée aux navires venant de l'est. (Lerouvillois, *op. cit.*, p. 68).

302 Les plus anciennes cartes marines de la baie de Cherbourg font voir effectivement les nombreux bancs d'huîtres qui parsemaient la rade de Cherbourg, depuis l'embouchure de la Divette jusqu'à l'île Pelée. (Lerouvillois, *op. cit.*, p. 68).

303 Ici, le navire est probablement supposé arriver des côtes anglaises, puisqu'il vient du large. (Lerouvillois, *op. cit.*, p. 68).

304 Le repérage de la baie de sable ne semble possible que si le navire vient du nord : le pilote verra alors l'anse sablonneuse de la Mondrée sur la gauche du cap. C'est en doublant ce dernier qu'il gagnera l'actuelle « anse du Cap Lévi », où le promontoire le garantira des vents d'est. Quant à l'abri offert par le mouillage, il dépend des conditions météorologiques, la ligne des fonds de 16 mètres se situant au moins à 750 mètres de la côte, dans la direction de l'ouest. Si le pilote préfère mouiller par 24 mètres de fond, il se trouve alors à plus de 1500 mètres du littoral et l'abri devient problématique. (Lerouvillois, *op. cit.*, p. 68).

305 16 mètres; en fait, il est possible de se rapprocher davantage du littoral, sans danger, comme le faisait observer Bougard, deux siècles plus tard : « *Le cap de Lévy fait une grande anse du côté ouest dans laquelle on peut mouiller; l'on y est à l'abri des vents d'est, sud-est, sud et sud-ouest : l'on y mouille à 5 ou 6 brasses d'eau, fond de sable* » (*Le Petit Flambeau de la Mer*, p. 18). (Lerouvillois, *op. cit.*, p. 68).

306 *capploit* (1520) : Cap Lévi (*Kapel Vic*); les noms en « vic » sont de toponyme scandinave et désignent une anse, une baie.

307 *s. nicolas de bareflour, sainct nicollas* : Saint-Nicolas de Barfleur est bâtie à l'extrême pointe d'une presqu'île, sur un éperon rocheux qui domine la mer.

308 0,80 mètres à 1,20 mètres; il est pratiquement impossible de déterminer de quelle « pierre haute et ronde », constamment immergée, il peut s'agir, tant les récifs à fleur d'eau sont nombreux dans ces parages tourmentés. Celui que l'histoire a rendu célèbre, le rocher de Quillebeuf (*Cataras*) découvre par basse mer. (Lerouvillois, *op. cit.*, p. 76).




2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image 2014 TerraMetrics ; 2014 Cnes/Spot image.

***Barfleur, Pointe de Barfleur** : du Cap de La Hague à la Pointe de Barfleur, la côte est débordée par des roches dangereuses s'étendant sur 2,5 milles au large. Entre le Cap Lévi et la Pointe de Barfleur, les courants sont très violents. La mer est dure lorsque le courant porte au vent. Le Raz de Barfleur est formé par le passage des courants sur les hauts-fonds de roches couvertes de moins de 8 mètres d'eau qui s'étendent jusqu'à 1 mille environ au NE de la Pointe de Barfleur. À cette pointe, en 1774, il fut construit un premier phare en granit, de 25 mètres. À son sommet, un feu de bois et de charbon brûlait continuellement. Le charbon était approvisionné à dos d'homme et laissait peu de repos aux gardiens. Dix ans après, le feu à charbon fut remplacé par un système de réverbères constitué de 16 lampes à huile dans une lanterne vitrée. Le phare comporte autant de marches que de jours de l'année, autant de fenêtres que de semaines et autant de niveaux que de mois.*




2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image 2014 TerraMetrics ; 2014 Cnes/Spot image.

***Saint-Vaast-la-Hougue** : la paroisse est dédiée à Vaast d'Arras, évêque d'Arras puis de Cambrai au VIe siècle. Hougue, commun en Cotentin, dérive du scandinave* haugr *et désigne une hauteur. C'est un ancien fief de l'abbaye de Fécamp.*

# 1520

cette raison, prends garde à elle si tu longes la terre. Si c'est de nuit, ne t'approche pas plus qu'à 12 ou 14 brasses [de fond] car, à son pied, il y a 11 [brasses d'eau] comme j'ai dit.

Et si tu prends un mouillage, ne mouille pas plus près si tu n'es pas bien avancé. Car vers la terre, par rapport à cette pierre, il y a un beau fond, par 8 brasses; mais sois avisé et tu n'y auras pas recours.

Si tu veux passer vers la terre par rapport à cette pierre, tu verras une petite pointe de rocher en aval de l'anse indiquée ci-dessus, qui est en aval de la Pointe de Barfleur. Mets cette petite pointe de rocher [dans l'alignement] d'une église que tu verras en aval, près d'elle et près de la mer, et que l'église soit [dans l'alignement] d'une basse qui est en direction du milieu de cette pointe, vers la terre par rapport à elle. Et va [en suivant] ces alignements et tu passeras du côté de la terre par rapport à la pointe ci-dessus.

Mais sache qu'en amont de cette pierre, il y a un banc de rocher sur lequel ne demeure guère d'eau. Et pour cette raison, prends garde à lui. Il est à la hauteur de Barfleur. L'entrée de Barfleur est [en] amont de l'église. Et prends garde à la Pointe de Barfleur, car elle est située en saillie et elle est dangereuse. Et sache que vers le large par rapport à l'église et en aval - cette église est en aval de l'anse ci-dessus, il y a une autre pointe, qui fait saillie[309]. Et en mer, dans son prolongement, il y a deux basses, bien au large; et pour [celle] qui est vers la terre, en amont, cette pointe est entaillée au-dessus par [des] havres. Donne un rhumb à chaque pointe.

**Voici les marques pour entrer à Barfleur**

Si tu t'approches de la terre au nord-ouest de La Hague, ou dans l'ouest à la hauteur de Cherbourg, [lorsque tu seras] à 3 ou 4 lieues de [la] terre, la mer t'apparaîtra toute apaisée et égale[310]. Et t'apparaîtront deux pointes[311] basses et pointues. Et de ta route, tu verras la terre tranchée comme par un coup de lame, ou semblable à [l'entrée d'] un port, tout [en pente] raide[312] et haute. Et cette hauteur[313] ira vers l'ouest. Ce sera Cherbourg.

161 - Et quand [tu] seras près de terre, tu verras une île[301], au large de Cherbourg, qui est fourchue au-dessus et basse. Et tu verras aussi la ville. Et au sommet de l'île, tu verras une pointe de terre noire, qui est rocheuse et, proche de là, qui sera le Cap Lévi.

Et quand tu seras plus près de [la] terre, il apparaîtra une pointe fine et basse sur la mer. Et puis tu verras sur la pointe basse, à l'est du Cap Lévi, une église qui sera celle de Saint-Nicolas de Barfleur.

Si tu es près de [la] terre et plus en amont, au nord de Saint-Vaast-la-Hougue, il apparaîtra une pointe de terre haute et abrupte en direction[314] de l'est. Et sur cette pointe, tu verras une église sur la hauteur, qui sera Sainte Pernelle. En face d'elle, [tu] verras une pointe basse et allongée en mer, qui sera la Pointe de Saint-Nicolas de Barfleur. Et sur la hauteur, [tu] pourras voir une autre église sans clocher, qui sera celle de Saint-Vaast[315]. Le long de cette terre, il y a plusieurs villages.

Si [tu] veux aller à Saint-Vaast-la-Hougue, donne un bon rhumb [pour doubler] toutes les pointes en direction de Saint-Vaast; car elles sont très avancées[316]. Et tu les laisseras par tribord, en allant au mouillage.

Si tu mouilles à Saint-Vaast-la-Hougue, mets l'église de Sainte-Pernelle[317] [en alignement avec] trois

309 Robert Lerouvillois, *op. cit.*, se demande quelle est cette pointe, « *en aval* » du port de Barfleur. Le Fouquet ? Rouba ? Flécard ? :> grande incertitude. Il énonce l'hypothèse que le vendéen ou l'imprimeur utilise d'autres sources.

310 C'est l'effet de terre bien connu (Lerouvillois, *op. cit.*, p. 82 et 70, Île Pelée).

311 *Pointe jardeheu* ? à l'ouest; *Cap Lévi*, à l'est ? ou *Pointe de la Loge*, devant Cosqueville. Tout dépend d'où arrive le navire. (Lerouvillois, *op. cit.*, p. 82).

312 Vallée encaissée de la Divette telle qu'elle est aperçue de la mer, débouchant entre les escarpements abrupts du Roule et de la Fauconnière. (Lerouvillois, *op. cit.*, p. 82).

313 Ces hauteurs, visibles de loin au large, sont d'abord, en arrière plan, les collines de Flottemanville, partie centrale de la Hague; plus proches du littoral nord se distinguent les escarpements du Castel-Vendon, que prolongent les falaises de Gréville, puis à l'ouest le hautes landes en direction d'Omonville-la-Rogue. (Lerouvillois, *op. cit.*, p. 82).

314 Pour que le pilote puisse faire l'observation qui va suivre, le navire doit longer d'assez loin la côte orientale du Val de Saire, à peu près à la hauteur de l'anse de Landemer ou du village de Maltot. On peut alors concevoir que l'église de La Pernelle, visible de très loin, apparaisse située sur le même relief qui se termine au sud-est par la Pointe de Saire. En réalité, La Pernelle est en retrait de 5 kilomètres, à l'intérieur des terres. (Lerouvillois, *op. cit.*, p. 88).

315 *sainct val* : Saint-Vaast.

316 La remarque est notamment valable pour doubler les récifs de la Pointe de Saire, puis ceux situés au sud-est de Tatihou. (Lerouvillois, *op. cit.*, p. 94).

317 *saincte pernelle* : Église de Sainte-Pernelle à Saint-Vaast-la-Hougue.




*Promenade maritime du Havre à Caen,* Morlent Joseph, 1844 © Médiathèque André Malraux de Lisieux, Norm 1536.

*Carte de la Fosse de Colleville et plan d'un port tel qu'il seroit si l'on y en vouloit faire - Pl 7,* François-Richard de La Londe 1685, extrait de *Cartes et plans relatifs à la canalisation de l'Orne depuis Argentan jusqu'à la mer* © Bibliothèque de Caen, manuscrit in-f° 176.

***La Fosse de Colleville*** *- La défense de l'embouchure de l'Orne (Caen) préoccupait les ingénieurs des fortifications depuis fort longtemps. L'endroit est en effet d'une grande importance stratégique. La forme de l'embouchure permet un mouillage sûr à de grands vaisseaux au lieu dit* « la fosse de Colleville » *et offre ainsi un endroit privilégié pour un débarquement éventuel. De plus, c'est par là que, lors des marées montantes, les bateaux de commerce voguent jusqu'à Caen assurant ainsi la prospérité de la ville.*

# 1520

bosses de terre que tu verras de la baie, en amont de Saint-Vaast[318], que l'on appelle les Hougues, [comme] indiqué ci-dessus; [là], tu seras sur un bon mouillage. Tu trouveras 4 brasses[319] [de fond] à marée basse, beau sable fin, bon fond et bonne tenue. Et à marée haute, tu trouveras 7 brasses[320] [d'eau].

Tu seras abrité [des vents] de nord, de nord-ouest, d'ouest, de sud-ouest, de sud et de sud-est. Et les îlots Saint-Marcouf seront à l'est sud-est de ta position. Et [les vents d']est et nord-est te viendront de la mer. Et ainsi tu n'auras pas d'abri[321]. Mais [le vent de] nord-est te viendra d'au-dessus de la pointe[322] et tu en seras abrité. Si tu veux, tu pourras aller dans les Hougueras[323] et là, tu seras abrité par tous les temps mais tu resteras à sec [à marée basse]. Tu peux mouiller par toute la baie, si tu veux, car le mouillage y est bon. Et donne un rhumb dans les pointes.

**Pour mouiller dans les Îles Saint-Marcouf**

162 - Si tu sondes en amont des Îles Saint-Marcouf, à l'est de celles-ci, tu trouveras à marée haute 16 brasses [de fond], [du] beau sable et des eaux profondes[324]. À marée basse, [tu] trouveras 12 brasses [d'eau] et tu seras près de terre, à 1 lieue[325]. Et sache que par grande marée, [il] y a encore moins [d'eau], et [tu auras à compenser] le rhumb, le jusant courant vers l'ouest.

Si tu sondes à la hauteur de Bernières[326], tu trouveras 16 brasses à la pleine mer, tu trouveras des roches plates et tu ramèneras par la sonde tuffeau et sable. À basse mer, par grandes eaux, tu trouveras 12 brasses et tu seras près de terre.

Si tu sondes la hauteur d'Ouistreham[327] de pleine mer et de grandes eaux, à 13 brasses, tu trouveras des roches plates et tu ramèneras en ta sonde, des petites pierres de tuffeau et sable. Et tu seras presque à 1 lieue de terre. De basse mer, tu ne trouveras que 10 brasses. Et sache que de pointe à pointe, il y a 15 brasses.

D'Ouistreham à l'embouchure de la Seine, il y a 6 lieues.

**Les amers pour t'arrêter et entrer à Ouistreham**

Sache que tu verras en aval d'Ouistreham[328] plusieurs clochers, à savoir : un clocher qui est le plus en amont, Langrune-sur-Mer[329], Bernières et Port-en-Bessin[330] dont le havre est aval du clocher. Toute cette terre depuis Bernières jusqu'à la prochaine pointe [cap Manvieux] que tu verras en aval d'elle en l'ouest est terre blanche. À la hauteur de Bernières, il y a un banc hors de la pointe, que l'on appelle les Essarts[331], qui est rocheux. Il assèche par basse mer et il n'y a point de passage en terre.

Sache qu'entre Ouistreham et l'entrée de la Seine, il y a une baie. Et devant cette baie, il y a un havre que l'on appelle Tourville[332]. Et il est près de l'entrée de la Seine, vers le sud.

**Voici sur l'entrée de la Seine**

163 - Sache qu'à l'embouchure de la Seine[333], il y a un banc que l'on appelle le banc du Ratier. Il s'aligne d'est nord-est à ouest sud-ouest. Et il dure presque un quart de lieue de long et il couvre par toutes marées. Et

318 La baie de Saire. Quant aux « *trois bosses de terre* », il doit s'agir de très faibles reliefs, situés probablement au sud-est de La Pernelle, et difficiles à déterminer clairement, dans l'ignorance de la position précise du navire quand le pilote fait cette observation. (Lerouvillois, *op. cit.,* p. 94).

319 > 6,50 mètres : c'est le mouillage de la Grande Rade, au sud-est de Saint-Vaast-la-Hougue. (Lerouvillois, *op. cit.,* p. 94).

320 Un peu plus de 11 mètres. (Lerouvillois, *op. cit.,* p. 94).

321 En cas de vent d'est. (Lerouvillois, *op. cit.,* p. 94).

322 *saire* : Pointe de Saire. (Lerouvillois, *op. cit.,* p. 94).

323 C'est sans doute l'emplacement où sont de nos jours les parcs à huîtres, à l'entrée de l'anse du Cul de Loup. (Lerouvillois, *op. cit.,* p. 94).

324 À l'est des Îles Saint-Marcouf, où le relief sous-marin dessine une sorte de faible fosse, la ligne des fonds de 20 mètres s'approche effectivement à moins de 500 mètres de l'île du Large. (Lerouvillois, *op. cit.,* p. 94).

325 À 4 kilomètres environ. En fait, on ne compte pas moins de 6 kilomètres entre l'île de Terre et la plage de Ravenoville. (Lerouvillois, *op. cit.*).

326 *banieres* : Bernières, près de Courseulles et près de Caen (20 kilomètres). (Lerouvillois, *op. cit.,* p. 94).

327 Voir la *Fosse de Colleville*, *les roches de Lyon* et *Les Essarts de langrune*, à l'ouest de l'embouchure de l'Orne.

328 *destrehan* : Ouistreham.

329 *longranet* : Langrune-sur-Mer, au nord de Caen.

330 *bessyn* : Port-en-Bessin, près de Bayeux.

331 *essars* : la Pointe des Essarts.

332 *touquet* : banc de Trouville-sur-Mer et la rivière Touques, en arrière de Trouville.

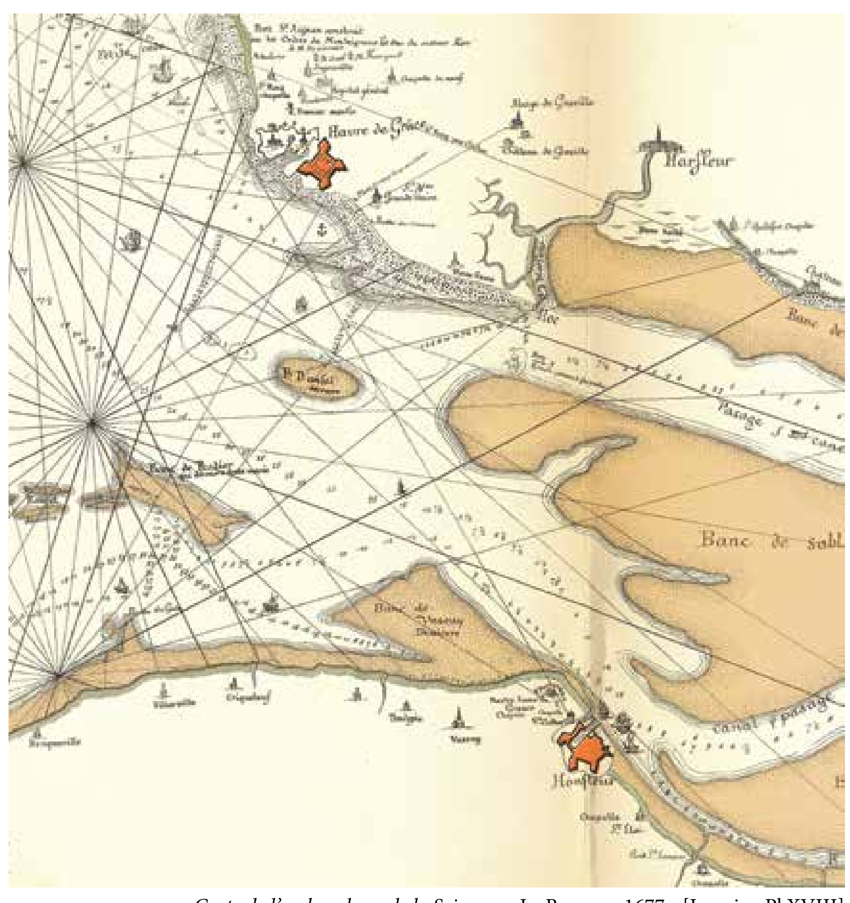
333 Les conditions de navigation sur la Seine maritime ont toujours été difficiles. Les navires qui remontaient le fleuve ou qui le descendaient étaient menacés par trois périls : la brume, l'instabilité des fonds et le mascaret. Le lit du fleuve était extrêmement changeant. En automne et en hiver, la brume venait souvent gêner le navigateur; celui-ci devait donc attendre un temps clair et des vents propices d'ouest et du sud-ouest; il en résultait des escales forcées soit devant Honfleur sur la rive gauche, soit devant Harfleur et L'eure sur la rive droite. Alain Sadourny, *Les transports sur la Seine aux XIIIe et XIVe siècles*, in : Actes des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public. 7e congrès, Rennes, 1976, *Les transports au Moyen Âge*, p. 231-244.




2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image Landsat ; 2014 DigitalGlobe.

**Fosse de l'Heur**, *La fosse : un lieu de mouillage. Pendant le Haut Moyen Âge, le port de l'Eure (L'Heure ou Leurre au* XV*e siècle) existait au sud-ouest d'Harfleur, sur la rive maritime de la Seine. Il servait d'abri aux navires en attendant la marée permettant d'entrer dans le port d'Harfleur. Au* XI*e siècle, le port d'Honfleur est créé, sur la rive sud de l'estuaire. Les navires trop chargés ne pouvant pas remonter la Seine, on utilise les avant-ports de Chef-de-Caux, Harfleur et Heure. C'est sous François Ier que le premier chantier naval du Havre est ouvert en 1524.*

**sainct nicollas du perroys** *: Église et quartier du Havre (proche du Quai des Amériques, actuellement). L'église Saint-Nicolas de la Grande Eure doit son nom aux pêcheurs et paludiers qui la nommèrent ainsi en hommage au patron de leur corporation, Saint-Nicolas, évêque de Myre. Entre les* XII*e et* XVI*e siècles, elle fût détruite et rebâtie à plusieurs reprises. Sur la Planche XVI de l'Atlas de « Le Bocage » (1677), elle est indiquée* « St Nas de la G Leure » *et Planche XVIII,* « Grande heure ».
*Les* paroy, *le* perroy, *les* perray *: termes qui désignent une élévation de maçonnerie en forme de muraille ou de boulevard qui va d'une tour à l'autre du Havre.*




*Carte de l'embouchure de la Seine*, par Le Bocage - 1677 - [Lennier, Pl XVIII]
© BnF - Cartes et Plans, CPL GE DD-2779. Colorisé par CRHIP.

# 1520

il est profond du côté sud au plus près de lui ; et le bout du côté ouest, côté de la mer, est submergé jusque bien au large. Par basse mer, le banc assèche tant qu'il semble être une île. Et du côté nord nord-est, il y a plusieurs bancs de sable [d'Amfard].

Si tu veux entrer dans l'embouchure de la Seine[334] du côté sud de ce banc dit Ratier et pour te garder de ce banc entre lui et la terre du côté sud, il y a, du côté d'Honfleur[335], une pointe de terre en amont, à mi-rivière ; elle est la plus en amont des trois pointes que tu verras de ce côté sud et on l'appelle Pointe de La Roque de La Risle[336]. Mets cette pointe, la plus en amont des trois, sur la [première] pointe, proche de celle d'Honfleur, [celle] sur son ouest, en aval, qui s'appelle la Pissouse[337]. Et quand tu auras cette Pointe de La Roque de La Risle ouverte de la Pointe de [La Pissouse], alors tu seras au milieu du chenal. Cette pointe est blanche et la plus grosse des deux pointes du côté de la mer. Mets celle au milieu des trois, qui est la moindre des trois pointes[338] et la plus fine, à ouvrir de la largeur d'un tref[1012], de celle qui est aval d'Honfleur. Et tu ne craindras [en] rien le banc du Ratier, mais tu seras bien près de lui et ne te serre plus à lui et ouvre plus de la pointe. Et va ainsi, car le banc ne parait point de pleine mer. Pour être au milieu du chenal, mets la pointe en aval d'Honfleur et la plus en amont des deux qui sont du côté sud-ouest, à ouvrir de celle la plus en amont à la mer.

Sache que tu n'entrerais pas en Seine de basse mer, si ce n'est un bien petit navire.

Et pour savoir quand tu seras au bout d'aval du côté ouest du banc du Ratier, tu auras un bosquet rond qui est sur la pointe dite Cap de la Hève[186], au milieu d'une vallée.

164 - Et tu seras à l'entrée [du banc] du Ratier, côté ouest. Mais pour te garder d'aller trop en terre du côté sud et aussi d'un banc[339] qui est là, ne ferme point une grande pointe de terre, que tu verras en amont de la rivière, côté nord. Elle est la Pointe de Tancarville[340]. Ne la ferme point sur l'autre pointe que tu verras à droite de celle du côté sud ; ou au moins de celle du côté ouest d'Honfleur que l'on appelle la Pissouse [ou le Plateau de Grâce]. Ne les ferme point l'une sur l'autre.

Tu ne crains rien des dangers qui sont du côté sud du banc du Ratier qui sont à la hauteur de Touques[341] et plus avant en amont.

Si tu t'arrêtes à Vasouy[342] qui est à l'entrée de la Seine, il faut que tu t'arrêtes à l'ouest de la pointe qui est en aval d'Honfleur, à la hauteur du banc du Ratier, et en terre, côté sud. Et si tu t'arrêtes par pleine mer à 7 ou 8 brasses, de basse mer il n'y aura que 4 brasses. [Le vent de] nord-ouest te viendra par le dessus du Cap de la Hève[186] qui est de l'autre bord de la rivière et tu n'auras point d'abri. Et les vents de nord-ouest, est sud-est, sud et sud-ouest te viendront par-dessus la terre, et tu auras abri. Et tu n'as point d'abri de sud-ouest, d'ouest et d'ouest nord-ouest. Tu trouveras à te poser à 7 brasses, autant de mortes-eaux que de grandes.

Sache que, si tu touches terre à la hauteur de l'entrée de la Seine, le Cap de la Hève[186] se passe près de la pointe. Et sache que la pointe du côté d'Honfleur qui est du côté sud, elle se montre haute et fine du côté de la mer.

Sache que, si tu touches terre à la hauteur du Cap de la Hève[186] et que tu sois près de sa terre, il se montre gros, haut et raide du côté sud-ouest. Il se coupe comme une île. Mais tu verras une autre pointe en son large qui sera la pointe du Cap d'Antifer. Et sache que le Cap de la Hève est terre rouge. Si tu veux entrer en Seine et aller t'arrêter à la Fosse de l'Eure[343], va du côté d'Harfleur et du Cap de la Hève.

165 - Et pour entrer au-delà, côté nord-ouest, côté terre, et te garder d'un banc, [le banc de l'Éclat], qui te restera de bâbord, tu verras au dessus d'Harfleur[344] et sur son est, un château haut sur terre ou une abbaye.

334 *saynne* : Seine.
335 *hanneflour* : Honfleur. Carte de l'embouchure de la rivière de Seine, par Le Bocage, 1677, [Lennier - atlas XVIII].
336 *rocque de risle* ; Pointe de la Roque, à l'est de la rivière La Risle.
337 *pissouse* : la baie boueuse de Vasouy, entre la Pointe de Villerville et le Plateau de Grâce, où fut construit, par Richard II Duc de Normandie dès 1023, la chapelle Notre-Dame-de-Grâce. La vue domine l'embouchure de la Seine.
338 *trois poinctes* : il se sert de trois amers naturels : La Pointe de la Roque, la plus en amont..., *La Pissouse,* ou le Plateau de Grâce, le plus en aval..., et entre la 2e et la 3e la Pointe de St-Laurent à Fastouville, (Grestain), qui pourrait être « *la plus fine* ».
339 Banc du Ratier. Le texte est suite de descriptions de ces côtes, redites, à partir de différentes sources.
340 *tanquarvylle* : Tancarville. Pointe d'où part actuellement, au nord, le pont de Tancarville.
341 *touques* : petit port actif au Moyen Âge à l'embouchure de la rivière Touques. Trouville-sur-Mer et Deauville.
342 *vassuyc* : Vasouy. Près d'Honfleur. Le « *banc de Vasouy* » est noté sur la carte de « Le Bocage » de 1677 (Lennier, 3e tome, atlas planche XVIII)
343 *fousse de l'eure, fousse de l'erie* : Fosse de l'Eure ou l'Heur.
344 *herflour* : Harfleur

2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image Landsat ; 2014 DigitalGlobe.

***Cap de la Hève** - Tout a commencé à la Hève, au « **Chef de Caux** », ce formidable éperon (115 mètres) qui fut de toutes les époques le promontoire, l'observatoire, un point stratégique dans la défense de l'Estuaire de la Seine. Il protège l'anse de Sainte-Adresse appelée autrefois* « port aux bateaux ». *Pierre Garcie nomme ce cap : « la pointe de Perroy ».*



*Englouti par les flots en 1374, Saint-Denis Chef de Caux, ancien village de pêcheurs qui donna son nom aux habitants, les Dionysiens, précéda Sainte-Adresse, nom sans doute imaginé par les marins qui signifiait la fin d'une navigation difficile dans la baie de la Seine et l'arrivée à un port sûr.*

Heva *(la Hève) reposerait dans un tombeau en forme de falaise. Les rugissements de cette montagne, sous l'effet de* Neptune, *dieu de la mer, avertissent les marins de faire attention à eux.* Amphitrite, *épouse de* Neptune, *touchée du malheur de* Sequana *(la Seine), fit creuser une petite baie qui fut de tous temps un havre assuré contre les fureurs de son époux.*

Étretat - 2006 © Photo par Jean-Michel Pasquon.

# 1520

Et en amont du château ou abbaye[345], tu verras une grosse pointe de terre, blanche et escarpée du côté du chenal. Et sur cette pointe, raide du côté du chenal, tu verras un bosquet[346] de bois. Et tu verras aussi une pointe en amont plus fine. Et pour cela mets ce bosquet sur la pointe blanche sur une pointe basse, en aval d'Harfleur. Elle est la pointe [du Hoc] proche au sud-est du rassemblement[347] d'Espagne, là où les navires stationnent sur la vase ; et on y demeure à sec. En amont de la Fosse de l'Eure, il est une Pointe de Perroy[348] basse et blanche. Et pour te garder du banc[349], déjà nommé, qui te restera de bâbord, au nord, du côté terre en entrant, pour t'en garder, ouvre la pointe de ce bois, du côté sud, de la Pointe de Perroy ; et tu seras en chenal. Et pour savoir quand tu seras à la hauteur de ce banc, tu auras une abbaye qui a nom Graville[350], haute sur terre contre une montagne, [à aligner] sur un clocher et une église laquelle est basse, près de la mer, que l'on appelle Saint-Nicolas du Perroy[351]. Et son clocher est près de la Pointe de Perroy. Et quand tu auras l'abbaye de Graville sur ce clocher de Saint-Nicolas, tu seras à la hauteur du banc. Et ne va plus en terre, mais va avec ces amers, le bois ouvert de la pointe. Et tu ne trouveras point moins de 6 ou 7 brasses de pleine mer et de grandes eaux. Et [le vent] te viendra nord et nord-ouest par-dessus la terre. Si tu veux t'arrêter à la Fosse de l'Eure, arrête-toi, l'avant à la hauteur de l'église Saint-Nicolas. Et si tu veux aller au-delà, ne convoite pas trop le milieu du chenal.



Routes décrites par Pierre Garcie, 1490, 1502, 1520 © CRHIP.

345 Château Neuf et abbaye de Sainte-Honorine de Graville, rive nord à l'ouest de Harfleur, bien visible sur la carte de « Le Bocage ». Voir note 350.

346 *brosse* : bosquet et taillis au dessus du Perroys, sur la falaise.

347 *la caque* : barrique ou assemblée (Dic. Godefroy, *op. cit.*) : les bateaux stationnaient à cet endroit, la Petite Rade, avant de prendre un pilote pour remonter la Seine. Dans un texte : « *la crique d'Espagne où les navires très nombreux étaient serrés, selon l'expression, comme harengs en caque.* Voir la carte de Lennier [atlas XVIII], en face de Sainte-Adresse : *Grande rade* et *Petite rade*. Mais aussi la Fosse de l'Eure.

348 *poincte de perroys* : au sud de Saint Nicolas du Perroy. Voir page 124.

349 Banc de l'Éclat.

350 Le prieuré de Graville, également appelé abbaye de Sainte-Honorine, a été fondé au XIe siècle. Le noble normand Guillaume Nolasque de Graville entreprend la construction des bâtiments conventuels, à la fin du XIIe siècle. Pendant la guerre de Cent ans, la tour nord de la façade a été partiellement détruite pour qu'elle ne serve pas de lieu d'observation aux Anglais. La tour sud a totalement disparu pendant les guerres de religion. Au cours de son histoire, l'abbaye a servi de quartier général pour les grands de ce monde : Henri V d'Angleterre en août 1415, Charles Ier de Cossé, maréchal de France et Charles IX en 1563.

351 *sainct nicollas du perroys* : voir page 124.




Amer *la pierre de plemue* [Plymouth], Pierre Garcie,1520, p. 120.

## Pilote côtier - Manche Sud Angleterre

# 1490 - 1502 - 1520




Routes au cabotage, en Angleterre, décrites par Pierre Garcie en 1490, 1502, 1520 © CRHIP.

Ce chapitre, le Pilote côtier - Manche Sud Angleterre, expose six thèmes :

1 - marées - établissement d'un port*[85] (1 page);
2 - routes maritimes (1 page);
3 - accès maritimes et ports (7 pages);
4 - sondes (3 pages);
5 - distances maritimes : navigation au cabotage (1 page);
6 - distances maritimes : navigation en droiture (2 pages);

Soit 15 pages pour l'impression de 1520, format in-4°.

| *Pilote Manche Sud Angleterre* | 1520 | 1490 | 1502 |
|---|---|---|---|
| pages | 15 | 26 | 10 |

*85 *l'établissement du port* en un lieu donné est l'heure de la pleine mer, un jour de Pleine Lune ou de Nouvelle Lune. Cette heure est grosso modo constante au cours de l'année.

# 1490

**Les marées de la côte d'Angleterre et des Isles of Scilly jusqu'en Flandres**

13 - Aux Isles of Scilly, [la Nouvelle et pleine] Lune, [au méridien, est par relèvement] au nord-est un quart d'est [lors de la] pleine mer et au sud-est un quart de sud [lors de la] basse mer.
À Mousehole, la Lune [se trouve] à l'est nord-est [à] pleine mer et au sud [à] basse mer.
Et au large, la Lune [se trouve] à l'est [à] pleine mer et au sud [à] basse mer.
À Falmouth, la Lune [se trouve côté terre] à l'est un quart de nord-est [à] pleine mer et au sud un quart de sud-est [à] basse mer.

14 - Et au large, la Lune [se trouve] à l'est sud-est [à] pleine mer et au sud sud-ouest [à] basse mer.
À Fowey et à Plymouth, la Lune [se trouve], côté terre, à l'est [à] pleine mer et au sud [à] basse mer.
Au large, la Lune [se trouve] à l'est sud-est [à] pleine mer et au sud sud-ouest [à] basse mer.
À Dartmouth, la Lune [se trouve], côté terre, à l'est [à] pleine mer et au sud [à] basse mer.
Au large du chenal, la Lune [se trouve] à l'est sud-est [à] pleine mer et au sud sud-ouest [à] basse mer.
À l'ancrage de Portland Bill, comme à Dartmouth et au large de Portland Bill, la Lune [se trouve] au sud-est un quart d'est [à] pleine mer.

15 - Aux Needles Point d'Isle of Wight, la Lune [se trouve] côté large, au sud-est un quart de sud [à] pleine mer et au sud-ouest un quart d'est [à] basse mer. Sur la côte d'Isle of Wight, de grande mer, la Lune [se trouve] au sud-est [à] pleine mer et sud-ouest [à] basse mer.
À Portsmouth, la Lune [se trouve] au sud sud-est [à] pleine mer et à l'est sud-ouest [à] basse mer.
À Southampton, la Lune [se trouve] au sud-est [à] pleine mer et à l'est sud-ouest [à] basse mer.
Au large de Romney, la Lune [se trouve] au sud sud-ouest [à] pleine mer et à l'ouest nord-ouest [à] basse mer.

16 - À la Chambre*[85] de Winchelsea, la Lune [se trouve] au sud un quart de sud-est [à] pleine mer et à l'ouest un quart de sud-ouest [à] basse mer.
Entre Winchelsea et Dover, la Lune [se trouve] au sud sud-ouest [à] pleine mer et à l'ouest nord-ouest [à] basse mer.

*85 *camber* : mouillage abrité, fait de galets, appelé la Chambre.

# 1502

**Les marées des Isles of Scilly et d'Angleterre jusqu'en Flandres**

10b - Aux Isles of Scilly, [la Nouvelle et pleine]**[85] Lune, [au méridien, est par relèvement] au nord-est un quart d'est [lors de la] pleine mer et au large à l'est.
À Mousehole, la Lune [se trouve], côté terre, à l'est nord-est [à] pleine mer et au large vers l'est.
À Falmouth, la Lune [se trouve], côté terre, à l'est un quart de nord-est [à] pleine mer et au large vers l'est sud-est.
À Fowey et à Plymouth, la Lune [se trouve] côté terre, à l'est [à] pleine mer et au large en l'est sud-est.
À Dartmouth, la Lune [se trouve] côté terre, à l'est [à] pleine mer et au large vers l'est sud-est.
À Portland Bill, la Lune [se trouve] côté large, au sud-est un quart d'est [à] pleine mer.
À l'ancrage de Portland Bill, la Lune [se trouve] à l'est sud-est [à] pleine mer.
À Swanage et à Poole Harbour, la Lune [se trouve] au sud-est [à] pleine mer et sud-ouest [à] pleine

11 - mer aux Needles Point d'Isle of Wight ; au large, la Lune [se trouve] au sud-est un quart de sud [à] pleine mer.
Sur la côte d'Isle of Wight, de grande mer, la Lune [se trouve] au sud sud-est [à] pleine mer.
À The Solent**[86] la Lune [se trouve] au sud un quart de sud-est [à] pleine mer.
À Beachy Head, la Lune [se trouve] au sud [à] pleine mer.
À la Chambre de Winchelsea, la Lune [se trouve] au sud [à] pleine mer.
Au large de Romney, la Lune [se trouve] au sud sud-ouest [à] pleine mer. Au Pas de Calais, la Lune [se trouve] au sud-ouest [à] pleine mer.

**85 Au moment de la Nouvelle Lune, l'écart entre la Lune et le Soleil est nul, 24 heures plus tard, la Lune retarde sur le Soleil d'environ 48 minutes ou 4/5 d'heure, ce qui correspond à un angle de 12° (la Roue Pôle-Homme de Pierre Garcie présente des divisions de 15°). Chaque jour le déplacement de la Lune (36 heures ou « un jour et demi », nombre utilisé du temps de Pierre Garcie) est en moyenne le même pour revenir à un écart nul, une lunaison plus tard. Cet angle correspond, en heure, au moment du passage de la Lune au méridien, car c'est l'angle du Soleil avec le méridien. C'est ce que l'on appelle *l'établissement du port*.

**86 *soren* : The Solent, Isle of Wight.

# 1520

## Pilote côtier - Manche Sud Angleterre

***I – marées***

**Voici le plein des marées**

104 - [À] Portsmouth[352]
Beachy Head[353]
Hasting[354]
Winchelsea[355]
À Romney[356]
Pointe du Raz
La Pointe Saint-Mathieu
— [la Lune se trouve au] nord et sud

Au Chenal du Four
À l'Île Vierge
À l'Île de Batz
À Port-Blanc
À Guernesey
Au Plateau des Roches Douvres[357]
Aux Casquets
— sud et sud-ouest

Au large du Cap de La Hague
À Aurigny
Au Raz Blanchard
Aux 4 ras[358]

105 - En Flandres
Autour de Blankenberge
Espagne
Aux Isles of Scilly[359]
À Mousehole[360]
À Fowey[361]
— nord-ouest et sud-est

À Plymouth[362]
À Dartmouth[363]
À l'anse de Portland Bill[364]
À Portland Bill
En Seine
Aux Needles Point[365]
Au dos d'Isle of Wight[366].
— nord et sud




Isles of Scilly © photo par l'Aéro club les Alcyons, St-Cyr-l'École.

***Isles of Scilly**, désignées parfois par leur nom français : Îles Sorlingues forment un archipel de 48 îles dont la plus étendue est Saint Mary's. Le haut-fond,* The Pol Bank, *couvert de 24 mètres, est dangereux par mauvais temps.*

352 *portemue* (1520), *porsemue* (1490) : Portsmouth.
353 *blanchief, blanc chief* (1520), *beauchef, blanchef* (1490), *beau chef* (1502) : Beachy Head.
354 *sainct vis* : Hasting, près de Winchelsea :>>*vis chenoise*? suivant la progression le long de la côte, entre Beachy Head et Winchelsea.
355 *vischenoise, vichenoise, vichenoyse* (1520), *vuichenese* (1490), *vinchenese* (1502) : Winchelsea ; mouillage abrité, appelé le Camber ou la Chambre, fait de galets.
356 *romenays, romenay* (1520), *romane* (1490, 1502) : Romney. Ce port a été fondateur de *Cinque Ports*. Voir page 134.
357 *rocquedoe*, (1520), *roquetonne, rochedont* (1490), *roquetone* (1502) : Plateau des Roches Douvres.
358 Caen, Cabourg, Courseulles, Deauville.
359 *sorlingue, sorlingues, sourlyngues, sorlyngues* (1520), *surlingues* (1490, 1502) : Isles of Scilly, Îles Sorlingues (en français).
360 *monsolle* (1520), *monsole, montsole* (1490), *monsole, monsolle* (1502) : Mousehole.
361 *fauvic* (1520), *famue* (1490), *faunic* (1502) : Fowey.
362 *plemue* (1520, 1490), *plenur* (1502) : Plymouth.
363 *dartemue* (1520), *darthemue* (1490), *tartemue* (1502) : Dartmouth.
364 *porlans* (1520), *porlant* (1490, 1502) : Portland Bill.
365 *aguillons* (1520, 1502), *aiguillons* (1490) : Needles Point.
366 *isle de douhic* (1520), *isle de vvic* (1490), *devich* (1502): Isle of Wight.

# 1490

**Les courants de Cape Cornwall jusqu'au Pas de Calais**

À Cape Cornwall jusqu'à Lizard Point, le flot porte à l'est et au sud-est et le jusant à l'ouest.

De Lizard Point [en direction] de Dodman Point et jusqu'à Start Point, le flot porte à l'est nord-est et le jusant à l'ouest sud-ouest.

17 - De Start Point [en direction] de Portland Bill, le flot porte au sud-est.

De Portland Bill [en direction] d'Isle of Wight, le flot porte à l'est et au sud-est et le jusant à l'inverse.

D'Isle of Wight [en direction] de Beachy Head, le flot porte à l'est vers le nord-est et le jusant à l'est sud-ouest.

De Beachy Head [en direction] du nord, le flot porte à l'est nord-est et le jusant à l'inverse.

**Les routes de la côte d'Angleterre et des Isles of Scilly jusqu'en Flandres**

18 - Les Isles of Scilly et Longships Rocks [sont sur un alignement] d'est nord-est à l'ouest sud-ouest.

Cape Cornwall et Lundy Island [sont sur un alignement de] nord nord-est au sud sud-ouest.

Les Isles of Scilly et Lizard Point [sont sur un alignement] d'est en ouest.

Entre les Isles of Scilly et Lizard Point, il y a une basse qui s'appelle Wolf Rock. Il faut aller vers l'est sud-est pour doubler Lizard Point en partant de Cape Cornwall. Mousehole et Lizard Point [sont sur un alignement du] sud-est au nord-ouest.

Lizard Point et Dodman Point [sont sur un alignement du] nord-est au sud-ouest un quart d'est et un quart d'ouest.

Dodman Point et Plymouth [sont sur un alignement] d'est nord-est à ouest sud-ouest.

19 - Start Point et Portland Bill [sont sur un alignement] d'est en ouest un quart de nord-est et un quart de sud-ouest. Portland Bill et le chenal sud d'Isle of Wight [sont sur un alignement] d'est en ouest. Isle of Wight et Beachy Head [sont sur un alignement] d'est en ouest un quart de nord-est et un quart de sud-ouest. Beachy Head et la pointe de Romney [sont sur un alignement] d'est nord-est à l'ouest sud-ouest. Winchelsea et Dover [sont sur un alignement du] nord-ouest au sud-est.

# 1502

**Les courants de Cape Cornwall jusqu'en Flandres et comment les marées portent.**

Sache que de Cape Cornwall jusqu'à Lizard Point, l'eau vient de l'est et vers le sud-est. De Lizard Point à Dodman Point et jusqu'à Start Point, l'eau vient de l'est nord-est. De Start Point à Portland Bill, l'eau vient du sud-est et, si tu connais l'heure, tant que le flot portera au sud-est en raison de l'assèchement. De Portland Bill à Isle of Wight, l'eau vient de l'est vers le nord-est. Si tu es près de la côte des Needles, à 7 brasses, l'eau te viendra de l'est nord-est. Jusqu'à Dover, l'eau vient de l'est vers le nord-est

12 - De Saint Margaret Bay à Isle of Thanet, l'eau vient du nord. En la Tamise, l'eau vient de l'est sud-est.

**Routes des Isles of Scilly, d'Angleterre jusqu'en Flandres**

Isles of Scilly et Longships Rocks [sont sur un alignement de] l'est nord-est à l'ouest sud-ouest.

Les Isles of Scilly et Lizard Point [sont sur un alignement] d'est en ouest.

Entre les Isles of Scilly et Lizard Point, il y a une basse qui s'appelle Wolf Rock et en breton, Goulff ; elle part de Cape Cornwall. Il faut aller vers l'est sud-est pour doubler Lizard Point. Car ainsi [sont alignés] les 2 terres. Mousehole et Lizard Point [sont sur un alignement du] sud-est au nord-ouest. Lizard Point et Dodman Point [sont sur un alignement du] nord-est au sud-ouest un quart d'est et un quart d'ouest. Dodman Point et Start Point [sont sur un alignement d']est nord-est à ouest sud-ouest. Start Point et Portland Bill [sont sur un alignement] d'est en ouest un quart de nord-est et un quart de sud-ouest. Portland Bill et Isle of Wight [sont sur un alignement] d'est en ouest. Isle of Wight et Beachy Head [sont sur un alignement] d'est en ouest un quart de nord-est et un quart de sud-ouest. Beachy Head et la pointe de Romney [sont sur un alignement] d'est au nord-est et ouest sud-ouest. La pointe de Saint Margaret's Bay et Isle of Thanet [sont sur un alignement du] nord au sud.

# 1520

## Pilote côtier - Manche Sud Angleterre

*2 – courants maritimes*




2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image Landsat ; Image Infoterra Ltd & Bluesky ; Image DigitalGlobe.

***Cape Cornwall,*** (Kilgoodh Ust, *qui signifie* « retour de l'oie de St Just ») *est un petit promontoire à Cornwall. Il est 4 milles au nord de l'extrémité de la terre ouest des Cornouailles du Royaume-Uni, près de la ville de St Just.*

## Pilote côtier - Manche Sud Angleterre

*3 – routes maritimes*

**Voici les routes et comment les pointes gisent le long de la côte sud d'Angleterre.**

105b - Et premièrement,

Isles of Scilly et Longships Rocks[367] ou Cap d'Angleterre sont sur un alignement d'est nord-est à ouest sud-ouest. Et serre davantage le nord-est et le sud-ouest.

Isles of Scilly et Lizard Point[368] sont sur un alignement d'est à ouest. Et entre Isles of Scilly et Lizard Point, en droiture, il y a une basse rocheuse qui est à la hauteur de Mousehole. Elle s'appelle Wolf Rock[369] et en breton, Goulff. Et elle paraît aux demi-marées. Pour qui part de Cape Cornwall[370], il faut naviguer et aller en est sud-est pour doubler Lizard Point, car ainsi gisent les deux terres.

Le Cap d'Angleterre ou Longships Rocks et Lizard Point sont sur un alignement d'est sud-est en ouest nord-ouest. Lizard Point et Mousehole sont sur un alignement du sud-est au nord-ouest.

Lizard Point et Dodman Point[371] [sont sur un alignement du] nord-est au sud-ouest et serre un quart d'est et un quart d'ouest.

Lizard Point et le rocher de Plymouth [sont sur un alignement d']est nord-est à l'ouest sud-ouest.

106a - Lizard Point et Start Point[372] [sont sur un alignement d']est en ouest et serre un quart de nord-est et de sud-ouest.

Start Point est en aval de Dartmouth, à 2 lieues.

De Start Point, va à l'est nord-est et tu iras quérir Portland Bill.

De Start Point, va à l'est un quart de nord-est, tu iras quérir Isle of Wight. Et tu passeras au large de

367 *longues chippes* (1490, 1502, 1520), *lanchip* (1490) : Longships Rocks.

368 *lissart* (1520), *lesart* (1490), *lessart* (1502) : Lizard Point. Pointe élevée, aux rochers escarpés, ciselés, érodées par de violentes tempêtes d'ouest.

369 *rossee* (1520, *rossee* (1502) *rosee* (1490) : Wolf Rock, en breton *Goulff.*

370 *chief de cornoaille, cap de cournoaille* (1520), *cap de cornouaille* (1490), *chief de cornouaille* (1502) : Cape Cornwall ; Land's End. Les courants en ces parages sont assez forts, 2,5 nœuds en vives eaux et 1,5 nœud en mortes eaux. Le courant de flot se sépare en deux veines : l'une vers l'est, l'autre vers le nord-est.

371 *dodmen* (1520, 1502), *dodinan* (1490) : Dodman Point. Haut promontoire rocheux, aux falaises escarpées, dépassant 100 mètres de hauteur.

372 *gaudester, bodesteurs* (1520), *bodestern, bodestery* (1490), *bodesteurs* (1502) : Start Point.




***Cinq-Ports** (en normand), **Cinque Ports** : Fédération de villes maritimes anglaises remontant au* XI*e siècle et administrées par un gouverneur spécial, à partir du* XIII*e siècle, le* « Lord Warden des Cinque Ports ».
*Il s'agit de Hastings, Old Romney, Hythe, Dover et Sandwich, auxquels vinrent s'adjoindre Winchelsea et Rye. Elles défendaient la côte et gardaient la Manche avec une flotte royale importante quelles ont entretenue jusque vers 1550.*



## 1490

**Entrées et havres le long de la côte d'Angleterre**

20 - Si vous voulez vous arrêter à côté de Mousehole, allez près de la terre [et mettez l'ancre] à 6 brasses; vous serez en bon lieu. Mais à 8 brasses, c'est plein de rochers.

Si vous voulez entrer à Falmouth, vous trouverez une basse dans l'entrée, vous la laisserez comme vous voudrez. Mais l'est est le plus sûr, car il y a une bonne tenue d'ancre à 8 ou 12 brasses.

Si vous voulez entrer à Fowey, attendez la marée haute; entrez en restant sur le côté sud pour doubler la pointe qui vous reste sur tribord et mouillez devant la ville.

Si vous voulez entrer à Plymouth, allez droit en

21 - dedans. Et pour être à sec, allez devant la ville.

Si vous voulez entrer à Dartmouth, allez au pied de Saint Patrick*[86], une église qui est à l'entrée est du havre. Et à côté, vous verrez un rocher assez beau et sain. Donnez un peu de rhumb [pour doubler] la pointe de Saint Patrick, parce qu'il y a une roche plate*[87].

Gardez-vous de la basse qui reste sur bâbord. Cette basse est à la hauteur de Saint Patrick, au milieu du chenal. Sachez qu'il ne reste au-dessus, à basse mer et de grande mer, qu'1, 2 ou 3 brasses d'eau. Et là vous trouverez un bon port. Si vous voulez vous arrêter à Portland Bill, mettez l'ancre

*86 *sainct patric* : Abbaye de Saint Patrick, au Château, Castle Point.
*87 Kettle Rock.

## 1502

**Entrées et abris le long de la côte d'Angleterre**

13 - Si tu veux t'arrêter à côté de Mousehole, va près de la terre et mets l'ancre à 7 brasses; tu seras en bon lieu; mais à 8 brasses, c'est plein de rochers.

Si tu veux entrer à Falmouth, tu trouveras une basse**[87] dans l'entrée, tu la laisseras à l'aval du port**[88] et tu iras sur son est. Quand tu l'auras passée, va droit à l'intérieur de la baie, elle y est grande, saine et large. Puis mets l'ancre où tu voudras à 10 ou 12 brasses.

Et si tu veux aller dans la Penryn River**[89], attends la marée haute, car il y a un banc à passer. Tu trouveras à basse mer, par grande mer, 2,5 ou 3 brasses pour l'ancrage. Si tu veux, tu iras en ville de Penryn**[90].

Si tu veux entrer à Plymouth, arrête-toi à une île**[91], puis va droit devant, n'approche pas trop près de l'île, car il y a grand danger**[92]. Et si tu veux être à sec, va devant la ville et tiens-toi du côté de la tour**[93] pour la chaussée et si [tu] veux passer du côté ouest va près de la grande terre et mets l'ancre à 20 brasses.

Si tu veux entrer à Darmouth, va au pied de Saint Patrick, une abbaye que tu verras au droit de

**87 La basse Black Rock.
**88 *a valleport* : aval le port.
**89 *convers du perroy* : Pointe rocheuse retirée, sans doute Penryn.
**90 *paren* : Penryn.
**91 Drake's Isle.
**92 Range Rock.
**93 The Tower of Mount Batten, pointe à droite de la baie.

# 1520

Portland Bill à 4 lieues.
Portland Bill et le Cap de Saint Alban's Head[373][sont sur un alignement d']est en ouest.
Isle of Wight et Beachy Head [sont sur un alignement d']est en ouest; en mer serre l'est et en terre, l'ouest.
Handfast Point[374] est en aval de Poole[375], d'une lieue.
Et la pointe [376] d'Isle of Wight, du côté ouest, [est sur un alignement d']est sud-est en ouest nord-ouest.
Beachy Head et la pointe de Romney [sont sur un alignement d']est nord-est à ouest sud-ouest. Et serre davantage l'est et l'ouest.
La pointe de Romney et Dover[377] [sont sur un alignement du] nord-est au sud-ouest.
La pointe Saint Margaret's Bay[378] et Isle of Thanet[379] [sont sur un alignement du] nord au sud.
Isle of Thanet et Terre Vermeille[380] [sont sur un alignement du] nord au sud.
Isle of Thanet et Orford Ness[381] [sont sur un alignement du] nord au sud et serre un quart du nord-est et sud-ouest.

## Pilote côtier - Manche Sud Angleterre

***4 – accès maritimes et ports***

**Voici sur le Pas de Calais**[382]

112a - Sache que la pointe des Downs[383] est une pointe de terre blanche. Sur le haut, elle est entaillée par endroits de terre noire. Elle est plus étroite au sommet, à l'extrémité est nord-est. Proche de cette pointe et sur son sommet, à l'ouest, tu verras un château[384]. À côté de ce château, tu verras une baie noire où il y a un petit havre qui a [pour] nom Dover. Près de cette baie, tu verras dessus, la terre blanche homogène et plane.
Si tu t'arrêtes aux Downs, arrête-toi à 5 brasses.
Si tu t'arrêtes à Saint Margaret's Bay, arrête-toi à 6 brasses.
Si tu t'arrêtes aux Downs et que tu veuilles aller en amont, il faut que tu ailles sur le sud sud-est pour te garder des Goodwin Sands[385] jusqu'à ce que tu sois à mi-baie de la pointe des Downs et de ces bancs qui font le détroit. Puis va sur l'est nord-est; Goodwin Sands te restera sur tribord, côté nord.
Au sud de Dover, il y a une baie que l'on appelle Folkestone[386]. En sud sud-est, il y a un banc qu'on appelle le banc[387] de Folkestone; il y a au-dessus, 3,5 brasses par basse mer. Il est entre Dover et Boulogne[388]. Il y a du côté de Boulogne 27 brasses, et du côté de l'Angleterre 25 brasses.

113 - Si tu t'arrêtes à Romney, arrête-toi à 10 brasses et tu auras abri d'ouest et sud-ouest.
Sache qu'il y a un banc, et au milieu du banc, il y a 6 brasses par basse mer et maline[389]; sur le banc, il y a 1,5 brasse.
Romney est une pointe bien haute qui s'étend en terre basse jusqu'à la mer, comme un banc; elle est bosselée, bien longue et pointue à son extrémité, comme le montre cette figure.



amer « *le banc basse de romenay* » [Dungeness]

Si tu veux entrer à Winchelsea, aies un tiers de marée et garde-toi de la pointe de bâbord. Tu verras le clocher de la ville; passe cette baie, car elle est trop étroite.
Si tu veux t'arrêter à Beachy Head, va t'arrêter à 10 brasses et tu auras abri d'ouest et sud-ouest. Beachy

373 *sainct alayne, sainct alaynne, saincte estellyne, sainct antealine* (1520), *saincte theline* (1490) *sainct anthealme, antheuline* (1502) : Saint Alban's Head ou Saint Aldhelm's Head.
374 *sainct nonys, sainct nony* (1520), *holfal* (1502) : Handfast point, Swanage bay.
375 *poule* (1520), *polle* (1502) : Poole Harbour.
376 *gouttiere de l'isle de wic* (1490) : chenal d'Isle of Wight, Needles Point et Needles Channel.
377 *doure* (1520), *donffure* (1490), *de ouffre* (1502) : Dover, Douvres (fr).
378 *saincte marguerite* : Saint Margaret's Bay et Goodwin Sands, au large.
379 *tenet* (1520) *tanet* (1490, 1502) : Thanet.
380 *terre vermeille* : sans doute la côte de l'autre côté de la Tamise, en suivant la logique de l'écrit : Harwich, The Naze (Essex).
381 *coullere de grenemue* : sans doute de l'autre côté de l'embouchure de la Tamise, en suivant la logique de l'écrit : Orford Ness.
382 *destroict* (1520), *l'estroict de callays* (1490), *strette de calais* (1502) : Pas de Calais.
383 *dugnes* : ancrage The Downs, près de Deal en Angleterre; à 5 milles au NE de la pointe South Foreland.
384 Château de Dover, le point le plus proche de la France. Le premier château a été bâti par le duc Guillaume de Normandie en novembre 1066.
385 *gaudoyn* (1520), *dunes* (1502) : Goodwin Sands.
386 *foucquestan, frelaque* (1520), *fouquestant* (1490, 1502) : Folkestone.
387 *rippe rappe* (1502, 1520) : The Ridge (ou le Colbart), The Varne et The Ridge (Le Colbart).
388 *bouloigne, boulloygne, bouloygne* (1520), *boulongne* (1490), *bouloigne* (1502) : Boulogne.
389 *maligne* : très fort coefficient lors des marées les plus hautes.

# 1490

22 - à 8 brasses, il vous viendra du vent de sud sur l'île. Et de l'autre côté de l'île devant la baie de Balaclava*[88], il y a un bon abri du vent du sud.
Si vous voulez entrer dans Needles Channel d'Isle of Wight, allez près des Needles Point, droit en dedans à 3 ou 4 brasses par basse mer. Et gardez vous de la basse** au milieu du chenal, laquelle vous restera sur bâbord. Et vous trouverez dans ce chenal, 8 ou 9 brasses.
Si vous voulez entrer à Saint Helen's Road*[89], mettez l'ancre à 7 ou 8 brasses. Et gardez vous de la pointe*[90] qui [se trouve] un peu au large.
Si vous voulez vous arrêter à Saint Helen's Road,

23 - prenez le montant de la marée et allez au sud sud-est jusqu'à ce que vous soyez à 20 brasses.
Si vous voulez vous arrêter à Beachy Head, allez entre Eastbourne Bay*[91] et Beachy Head et cherchez la terre et mettez l'ancre à 8 brasses. Vous aurez un abri [du vent] d'ouest sud-ouest, en son milieu.
Si vous voulez entrer à la Chambre de Winchelsea, portez une marée sous vous. Et gardez vous de la pointe de bâbord qui est la pointe du sud et allez tout près de l'île, car près de la terre, il y a trop de rochers.
Si vous voulez ancrer à Romney, arrêtez-vous devant la première église au sud de la ville et mettez l'ancre à 6 ou à 10 brasses, car à 6 brasses il y a un abri

24 - [du vent] de sud-ouest avec un fond de vase ; et à 10 brasses, il n'y en a point.
À l'ancre de Romney, il y a un banc*[92] qui [se trouve] bien à une ½ lieue de Dungeness*[93]. Entre le banc et Dungeness, c'est profond, en bordure du banc, à 16 brasses. Le banc et la pointe de Romney [sont sur un alignement] d'est nord-est à l'ouest sud-ouest et il ne reste qu'une brasse d'eau sur ce banc par grande mer.
Vous trouverez un bon abri jusqu'à Goodwin Sands, tout le long de cette côte à 16 ou 20 brasses. Et si vous voulez vous arrêter à Goodwin Sands, mettez l'ancre à 6 brasses.

---

*88 *cemue* : Balaclava Bay, près de Fortuneswell, Dorset, Angleterre.
*89 *saincte helaine* (1490) : Saint Helen's Road.
*90 Saint Helen's Fort.
*91 *panezel* : Eastbourne Bay.
*92 Swallow bank.
*93 *perroy* : Pointe de Dungeness. Promontoire ; l'étymologie populaire attribue une origine française au toponyme, donnant une interprétation de « *nez dangereux* ».

# 1502

14 - l'entrée du havre et tiens-toi face au vent de nord-est, en aval. Donne bien un peu de rhumb [pour doubler] la pointe de Saint Patrick, parce qu'il y a une roche plate. Garde-toi de la basse qui reste sur bâbord. Cette basse est à la hauteur de Saint Patrick, par le travers du chenal. Sache qu'il ne reste, à basse mer et de grande mer, que 3 coudées**[94] ou 1 brasse. Mets l'ancre près de la ville à 7 ou 8 brasses.
Si tu veux passer à Portland Bill, mets l'ancre à 8 brasses, tu auras un abri du vent de sud au milieu de l'île.
Si tu veux entrer à Poole Harbour, va au plus près à marée haute**[95] et mets le clocher de Poole sur une petite maison qui est à l'entrée du havre. Tu iras entre les 2 bancs**[96] et tu trouveras à basse mer, 2,5 ou 3 brasses.
Si tu veux entrer dans Needles Channel d'Isle of Wight, va au plus près des Needles Point, droit en dedans et garde-toi de la basse au milieu du chenal. Et tu trouveras dans ce chenal, 8 ou 11 brasses. Et au plus près des Needles Point, il y a 3 ou 4 brasses.
Si tu veux t'arrêter à Saint Helen's Road, mets l'ancre à 7 ou 8 brasses. Et garde-toi de la pointe qui [se trouve] un peu au large. Si tu

15 - veux t'arrêter au large de Saint Helen's Road, prends la marée montante et va au sud sud-est jusqu'à ce que tu sois à 20 brasses.
Si tu veux t'arrêter à Beachy Head, va à la terre et mets l'ancre à 8 brasses, tu auras un abri [du vent] d'ouest sud-ouest, en son milieu.
Si tu veux entrer à la Chambre de Winchelsea, porte une mi-marée sous toi et garde-toi que Beachy Head soit au nord, au large de Fairlight. Va à Dungeness et tu iras tout du long. Donne-toi garde à la pointe qui gît un peu au large.
Si tu veux ancrer à Romney, arrête-toi devant un petit village que tu verras. Mets l'ancre à 7 ou 10 brasses, car à 6 brasses tu auras un abri [du vent] de sud-ouest et des basses ; et à 10 brasses, tu n'auras point abri [du vent] de sud-ouest. À l'ancre de Romney, il y a un banc qui [se trouve] bien à un cordeau**[97] de Dungeness. Entre le banc et Dungeness, c'est profond, au plus près du banc, à 16 brasses. Le banc et la pointe de Romney [sont sur un alignement] d'est nord-est à l'ouest sud-ouest et il ne reste, de basse mer et par grande mer sur ce banc, qu'une brasse d'eau. Tu trouveras, de

---

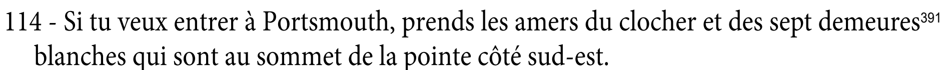
**94 *coutees* : coudées ; 1 coudée marine : 1,5 pied, soit 45 cm.
**95 *en la fast* : marée haute.
**96 Basket boom (Middle Ground), Parkstone shoal, (Middle Mud).
**97 *cor de leaue* : cordeau ? sans doute ½ lieue. (voir v.1490, p. 24).

# 1520

Head est un cap pour qui vient d'aval, il se révèle tout rond du côté sud-est. Il va en diminuant vers le sud et à proximité, tu trouveras un sentier[390] de terre. Beachy Head se présente comme le dessin ci-après.



amer « *blanchief* » [Beachy Head]

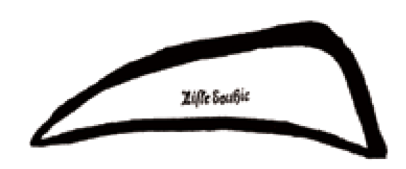


114 - Si tu veux entrer à Portsmouth, prends les amers du clocher et des sept demeures[391] blanches qui sont au sommet de la pointe côté sud-est.

Si tu veux t'arrêter à Saint Alban's Head, arrête-toi à 7 brasses, car la pointe est trop au large.

En amont d'Isle of Wight, à 3 lieues, il y a un banc de roches qui a bien une longueur de 2 lieues de terre à la mer. Il est par le travers d'un clocher, on l'appelle le banc de Chichester[392].

Si tu veux sortir du côté de Saint Alban's Head, va sur le sud sud-est. Et si tu es [à marée] montante, va sur l'est jusqu'à 13 brasses. La figure d'Isle of Wight est comme cela.



amer « *lisle douhic* » [Île de Wight]

115 - Si tu veux entrer par les Needles Point[393], va à leur pied à 7 brasses. Il y a une basse[394] qui te demeurera à tribord. Elle a un amer à la hauteur du moulin. Quand tu seras devant la petite pointe[395], côté terre ferme, arrête-toi à 6 brasses; et quand tu seras entre les deux pointes[396], va au devant de Portsmouth jusqu'à ce que tu voies la ville de Southampton[397] et jusqu'à ce que tu sois à la hauteur de la baie de l'île. Et quand tu seras à la pointe qui est près du détachement[398] d'Isle of Wight, va tout le long de l'île un peu au large jusqu'aux Needles Point.

Si tu veux aller à Southampton, va près d'Houbre[399]. Ou si tu veux aller et entrer vers la ville, quand tu seras par le travers de la pointe de Calshot[400], va du côté ouest, car la pointe s'avance trop dans les chenaux.

Si tu veux aller à Poole, va jusqu'à la Pierre Percée et puis arrête-toi à 6 brasses.

Si tu t'arrêtes à Swanage Bay[401], une anse en aval de Poole, il y a une église en marbre [de Purbeck][402], [surmontée] d'une tour carrée; de cette anse à la pointe de Poole, il y a bien 2 lieues.

Si tu veux t'arrêter en cette anse que l'on appelle Swanage Bay, arrête-toi à 5 brasses. Aligne la croix, au sud de la pointe, avec une pierre blanche, sur la [même] pointe, et tu seras en bonne position. Arrête-toi à 5 brasses et tu auras abri [des vents] de sud, de sud-ouest, d'ouest, de nord-ouest et de nord. Et [le vent] te viendra nord nord-est, à la pointe[403], et sud sud-est, par-dessus l'autre pointe. Garde-toi de celui du sud-est, car il vient du large. Et l'Isle of Wight restera sur l'est sud-est. Si tu veux aller de Swanage à Isle of Wight, garde-toi du banc[404] qui est en terre de l'île. Et pour t'en garder, cours sur le sud sud-est jusqu'à ce que tu alignes la grosse pointe noire[405], qui est au nord d'Isle of Wight, en l'ouvrant, avec la grosse pointe blanche[393], en aval de la noire; et puis va hardiment vers la pointe.

116 - En aval de Swanage Bay, il y a une grosse pointe que l'on appelle Saint Alban's Head, qui est plus haute du côté sud. Elle est escarpée et va en s'amincissant sur l'amont. Elle est terre blanche. Par son travers, elle apparaît comme une île. De cette pointe à Isle of Wight, il y a 1 vue; et de cette pointe de Saint Alban's Head à Portland Bill, il y a 1 vue.

390 *sante* : sentier et fond de cale d'un navire.
391 *houstaulx*, *hostel* : maison, demeures.
392 *veille cite* : Chichester.
393 *aguilles* (1520) : Needles Point (Isle of Wight).
394 The Long Rock.
395 Hurst Point.
396 Stansore Point et Egypt Point.
397 *autonne, hautonne* (1520), *hantonne* (1490) : Southampton; *Hamwic*, qui a évolué plus tard en *Hamtun*, pour donner enfin *Hampton*.
398 *desme* : détachement, se détacher.
399 *houbre* : peut-être Hillhead.
400 *vichenoyse* : Winchelsea; surprenant, il s'agit de Calshot.
401 *sainct nony, sounny, sony* : Swanage Bay, au nord de Peveril Point
402 *fondee de la troute* : la pierre de Purbeck. Ce marbre est une fossilifère calcaire trouvée dans l' île de Purbeck, une péninsule au sud-est de Dorset. Il a été très utilisé au Moyen Âge comme pierre à sculpture pour presque toutes les cathédrales du sud de l'Angleterre, dans les colonnes et panneaux de dalles et revêtements de sol. L'exploitation est à *Worbarrow Tout*. C'est un promontoire à l'extrémité orientale de la baie Worbarrow sur l'île de Purbeck dans le Dorset. Le Tout a une forme pointue. *Worbarrow Tout* (TOUT : un belvédère).
403 Peveril.
404 Dolphin bank.
405 Warden Point.

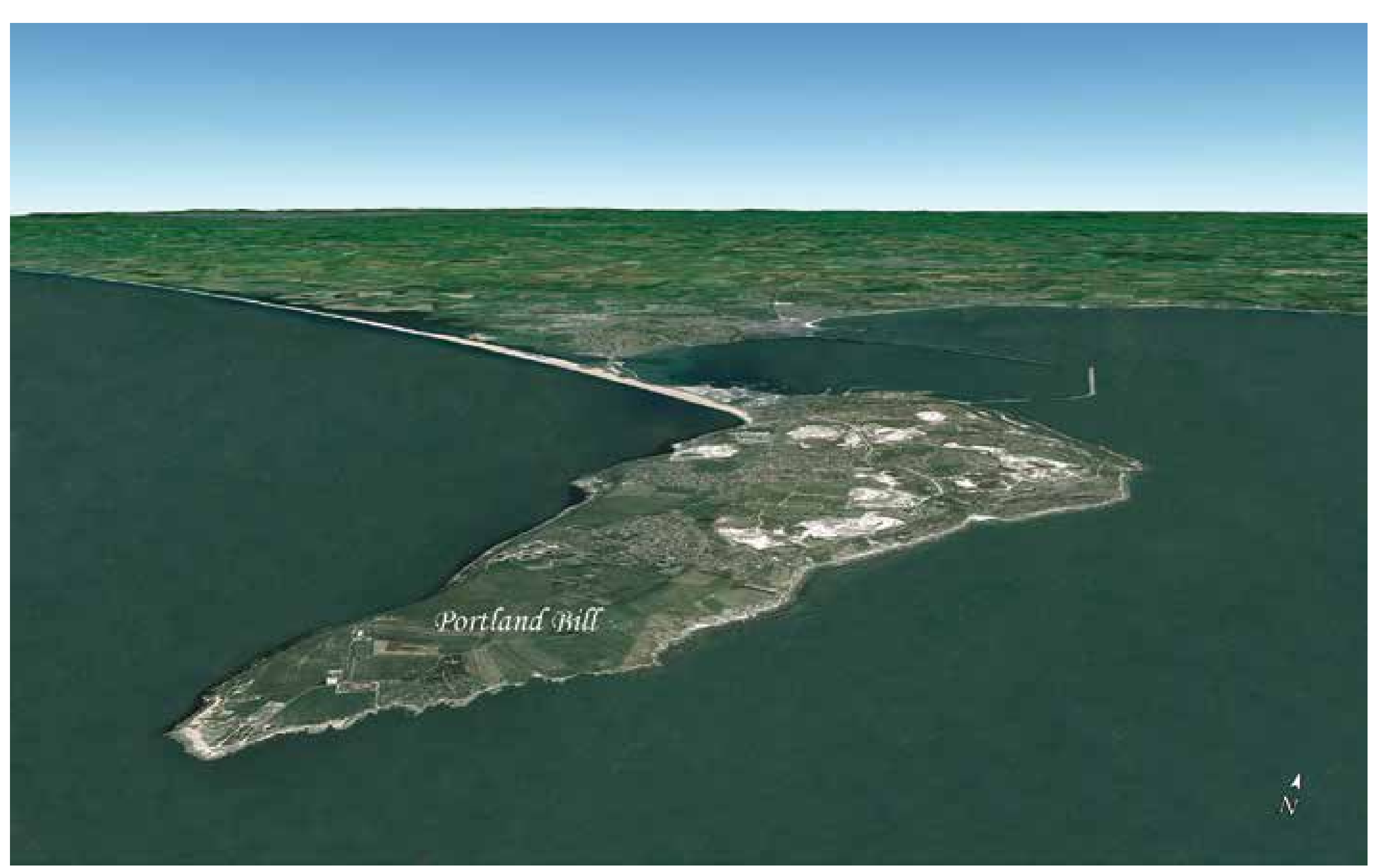
# 1502

Romney jusqu'à la barre de Goodwin Sands, un bon repos. Tout le long de cette côte à 16 ou

16 - 20 brasses, tu auras un abri [du vent] d'ouest sud-ouest.

Si tu veux t'abriter devant Saint Margaret's Bay, mets l'ancre à 16 brasses. Et tu auras un abri [du vent] de sud-ouest.

Si tu veux t'abriter à Goodwin Sands, mets l'ancre à 16 ou 17 brasses.



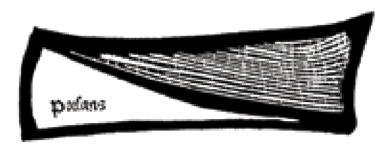

2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image Landsat ; Image 2014 DigitalGlobe ; Image 2014 TerraMetrics.

---

*Le promontoire rocheux de* ***Portland Bill*** *a souvent été considéré comme l'un des plus grands dangers pour la navigation dans le chenal, avec des courants de 10 nœuds. Les dangers sont aggravés par les* Shambles, *long banc de sable de 2 milles, qui se trouve au sud-est de Portland Bill et d'une profondeur d'à peine 4 mètres. Il est probable que, dès l'époque Romaine, des feux de balisage ont été allumés sur* Branscombe *[Old Higher Lighthouse, au sud], ainsi que sur* Verne Hill *au nord. Portland Bill est prolongé jusqu'à 1,2 milles dans le sud par* Portland Ledge, *banc couvert de 5 à 20 mètres d'eau. Les courants de marée sont très rapides et des contre-courants se produisent de part et d'autre.*

# 1520

Si tu viens de la mer en droiture et que tu touches terre à la hauteur de Portland Bill, c'est une île qui est courte et gît d'est nord-est à ouest sud-ouest, terre noire, haute et raide côté ouest et pointue côté est. Si tu es près de terre, à 1,5 lieue, elle t'apparaîtra plus haute côté est nord-est. Portland Bill est une île saine jusqu'à une limite, jusqu'au bord d'un rétrécissement[406] de terre. Et garde-toi du raz [407] de Porland, car il est périlleux ; c'est en amont du côté est nord-est que [le courant] est le plus fort. Porland est de telle figure.



amer « *porlans* » [Portland]

Si tu veux passer le raz de Porland, passe près de terre bord à bord, car il y a moins de courant ; ou passe bien au large en mer, à 3 lieues de terre, tu n'y trouveras pas de si grands courants. Si tu veux t'arrêter à l'abri de l'île de Porland, arrête-toi à 10 brasses ; tu demeureras à la pointe de l'île au sud-est ; et tu auras abri [des vents] de sud-est, de sud, de sud-ouest, d'ouest et de nord-ouest. Et, par la terre, te viendra le [vent de]

117 - nord. La prochaine pointe que tu verras en terre, en nord nord-ouest, c'est la pointe d'Exmouth[408]. Si tu veux t'arrêter devant Exmouth, arrête-toi à la hauteur de la pointe. Il y a sur la pointe une croix. En terre, tu verras une tour qui demeurera côté sud sud-ouest de la pointe. Et côté nord-ouest, tu verras la ville et tu seras en bon lieu pour t'arrêter. Il y a 6 brasses et gros sable et, au pied de l'île, c'est de la vase.

Si tu as un navire peu quillé[409] et que tu veuilles aller, côté nord-ouest de la pointe, à la prochaine anse sur l'ouest, il y a toujours brasse d'eau. Tu seras à l'abri de tous temps sauf [du vent] du nord. Mais tu pourras entrer dans Exmouth, car tu seras à l'embouchure et il y a bon lieu.

Exmouth est havre par toute marée et bon lieu par tous temps. Tu seras toujours à flot.

À l'aval de Portland Bill, il y a une baie que l'on appelle la baie de Lyme[410].

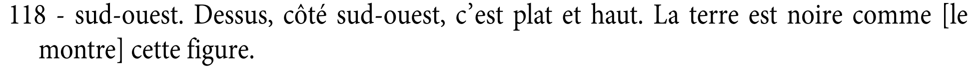
À qui touche terre là, il est difficile d'appareiller[411] par vent de mer.

Si tu touches terre à la hauteur du Cobb[412] ou de Lyme Regis qui est en amont d'Exmouth, tu verras la terre tranchée sur cinq ou six lieux comme cinq monceaux de sel. En aval des tranchées, la terre est rouge, et en amont, tu verras une montagne ronde, au sommet fourchu. Et en aval de ces tranchées, tu verras une baie[413] en terre ; en amont de cette baie tu verras comme deux îles, proches l'une de l'autre. La plus en amont est ronde du côté sud-ouest. Cette terre t'apparaîtra en amont de Darmouth: c'est Lyme Regis. Elle est la plus fine et raide du côté nord-est. Tu seras bien abrité du vent de sud-est jusqu'au nord-est.

De Dartmouth à Start Point, il y a 2 lieues. Start Point se montre comme un cap long et gros, escarpé côté



amer « *Gaudester* » [Start Point]



118 - sud-ouest. Dessus, côté sud-ouest, c'est plat et haut. La terre est noire comme [le montre] cette figure.

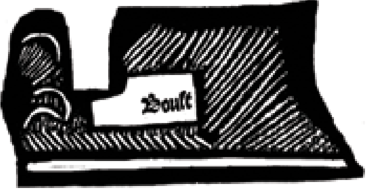
Start Point, vu du nord, est entaillé dessus, au plus près de la pointe. En s'approchant par la mer et au large de la pointe, il y a une roche[414] ; donne bon rhumb à la pointe.

De Start Point, va au nord nord-est. Tu iras chercher l'entrée de Dartmouth.

Entre Start Point et Dartmouth, il y a un banc[415], bien long et à craindre par mauvais temps. Mais il y a une bonne passe en terre à tous navires.

Si tu passes en terre, passe près de Start Point et longe la terre car elle est bien saine.

En aval de Start Point, il y a une grosse pointe de terre noire que l'on appelle Bolt Head[416]. Elle se montre fourchue et abrupte à l'extrémité côté mer et ressemble à la figure ci-après.



amer « *Boult* » [Bolt Head]

119 - Entre cette pointe de Bolt Head et Start Point, il y a 2 lieues. Entre les deux, il y a un banc à la hauteur des deux pointes. Et à l'intérieur du banc, il y a une rade[417]. Si tu veux t'y arrêter, longe la pointe extrême car l'entrée y est proche. La pointe de Bolt Head est

406 *pain* : rétrécissement.
407 Courant violent dans un canal étroit qui fait communiquer deux mers.
408 *ayemue* : Exmouth. The Warren Point.
409 *de brasse* : navire peu quillé.
410 *irestre* : Lyme Bay.
411 *esparer* : éclaircir, étendre (Dic. Godefroy, *op. cit.*). En terme maritime, préparer une manœuvre en cas de difficultés à venir.
412 *kort, lym* : Lyme Regis est connu pour le Cobb (jetée faite de grosses pierres, ou cobblestones), qui délimite une rade.
413 *tourres, torres* (1520, 1502), *thores* (1490) : Tor Bay et ville de Torquay.
414 Black Stone.
415 Skerries Bank.
416 *boult* (1520, 1490) : Bolt Head.
417 Lannacombe Bay. Le banc est entre Brimpool Rocks et Meg Rock, à la pointe de Langerstone.




2013 © Google; Image 2014 TerraMetrics; Image 2014 The Geoinformation Group; 2014 Infoterra Ltd & Bluesky; Image 2014 Getmapping pic.

***Plymouth**, autrefois appelée* The Three Towns, *est une ville située dans le comté de Devon, à l'embouchure de deux fleuves le* Plym *et le* Tamar, *qui se rejoignent pour former un port naturel,* le Sound. *La ville s'appela* Southtown (*la* « ville du sud »), *depuis la conquête normande (1066) jusqu'au XVI*e *siècle. En 1339, au début de la guerre de Cent Ans, la ville est prise et pillée par une attaque de la marine française. En 1377, Plymouth subit une 2*e *attaque dévastatrice menée par les navires de Jean de Vienne. Elle est de nouveau attaquée en 1403. Aussi, est-elle fortifiée vers 1430, à la fin de la guerre de Cent Ans. À partir du XVI*e *siècle,* Plymouth *est le port de départ de grandes expéditions maritimes avec notamment Sir Francis Drake, les Pilgrim Fathers, premiers émigrés vers les États-Unis, le Capitaine Cook et plus récemment Sir Francis Chichester, premier navigateur à faire le tour du monde en solitaire. Plymouth abrite la principale base navale militaire d'Angleterre, des chantiers navals et des ferries à destination de la France et l'Espagne.*

# 1520

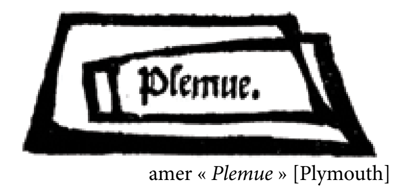
bien saine au large ; mais en dedans, il y a une roche[418]. Méfie-toi d'elle quand tu seras au nord de Start Point. De Start Point au Chenal du Four, il y a 7 vues[419], sur un alignement nord nord-est au sud sud-ouest.

La prochaine pointe que tu verras en aval de Bolt, c'est la pointe de Plymouth. Si tu veux entrer en Plymouth, va tout droit sur le cap.

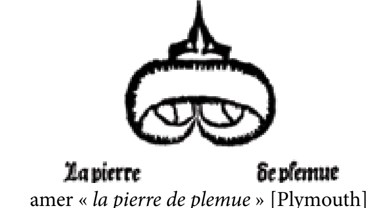
Si tu veux aller vers le Cobbler Channel[420], à l'est, va près de la pointe[421] de bâbord car tribord est submersible. Si tu veux aller vers Hamoaze Channel[422], donne rhumb au cap de l'île[423] du côté est et puis va en avant au pied de la maison du pilote[424] jusqu'à ce que tu aies le chenal ouvert.

Et quand tu auras le chenal ouvert, va rapidement par le milieu. Quand la pointe[425] qui demeure tribord sera en arrière et par son travers, va [en] avant [sur] Saint Patrick[426] et tu iras près de la fosse[427], à tribord.

La pierre de Plymouth est à 3 lieues de terre.



amer « *Plemue* » [Plymouth]



amer « *la pierre de plemue* » [Plymouth]

120 - **La pierre de Plymouth**[428]

Si tu veux entrer à Fowey, va sur Saint Sauveur [St Saviour's Point]. Puis va devant la pointe [Polruan Point], au nord sur tribord ; passée la pointe, il te faut un tiers de marée pour aller devant la ville.

Si tu veux entrer à Falmouth[429], évite la basse[430] d'un côté ou de l'autre, mais l'est est le plus large. Le premier virage dans le chenal est périlleux. Et tu resteras [sur] tribord en tenant hardiment le cap sur le chenal. Par demi-quart de marée, tu seras en capacité de passer le banc [de Saint-Mawes]. Et il y aura au port 2,5 brasses, par grandes marées.

Si tu veux t'arrêter à Mousehole, va près du grand mont de terre à 6 brasses. Tu seras en lieu sûr car, à 7 brasses, c'est du rocher.


amer « *fauvic* » [Fowey]

**Voici sur Plymouth en Angleterre.**

166 - Si tu touches terre à la hauteur de Plymouth, en Angleterre, et que tu sois en mer à 8 ou 10 lieues de terre, elle apparaît comme [deux] îles. La plus en amont sera la plus grande. Son sommet est pointu. Ainsi tu verras une pointe escarpée, à l'extrémité en amont, qui ressemble à une falaise. Malgré tout, ce sont des montagnes de terre ferme. Tu seras en amont de Plymouth. Tu verras deux grosses pointes[421] raides à l'entrée de la baie de Plymouth. Sur elles, côté sud, tu verras deux églises. En mer, au large de la pointe, celle du côté est en amont, tu verras une île[423] pointue. En entrant dans la baie, il y a une basse [Tinker], que tu laisseras à l'est. C'est la pointe [Renney Point] la plus à l'intérieur [de la baie]. Et pour cela, ne longe point trop cette pointe ; va vers la terre jusqu'à la prochaine pointe [Mount Batten] que tu verras sur tribord, jusqu'à la hauteur d'un petit château, et donne rhumb à cette pointe. Quand tu l'auras doublée, va sur le sud-est ou sud sud-est pour t'arrêter si tu ne peux entrer dans la chaussée et être devant la ville. Mais il te faudra attendre la marée pour entrer et aller dans la chaussée et [arriver] devant la ville car c'est envasé et tu risques d'échouer. Tu peux t'arrêter derrière la pointe, il y aura abri [des vents] de sud-est, de sud, de sud-ouest et d'ouest ; le fond est sûr. En amont de Plymouth, il y a deux ou trois clochers.

**Voici encore sur Start Point**

Si tu es en aval de Start Point, il apparaît comme un cap raide comme déjà dit. De Start Point, va au nord nord-est et tu iras quérir l'entrée de Dartmouth, qui est havre par toutes marées. Tu auras abri de tous

418 Chapple Rocks.
419 *sept veues* : 147 milles ; en réalité 113 milles.
420 *chenal platine* : chenal sur tribord.
421 *Fisher's Nose* : Rame Head et Penlee Point à l'entrée ouest de Plymouth ; et Wembury Point à l'entrée est de Plymouth.
422 *chenal doctembre* : chenal sur bâbord.
423 Great Mew Stone, à l'extrémité de Wembury Point. De l'autre côté de la baie de Plymouth, Rame Head, cap élevé.
424 *chenallier* : pilote. Nécessité de pilote pour conduire un bateau dans un chenal.
425 Devil's Point.
426 *sainct patroc* : Saint Patrick, abbaye.
427 The Narrows. Le dessin d'amer, *fauvic*, pose problème, car il n'est pas à sa place : ou il s'agit de Saint Patrick ou il renvoie à Fowey. J'opte pour Fowey et je le place plus loin avec le texte sur Fowey.
428 *pierre de plemue* : Eddystone Rocks, à 10 milles, au sud sud-ouest de la baie de Plymouth.
429 *salemue, faleume* (1520), *fallemue* (1490, 1502) : Falmouth.
430 Black Rock, au milieu de l'entrée du chenal, à l'est de Falmouth.

# 1490

**Comment les ports et les havres d'Angleterre, de Normandie et Bretagne se trouvent.**

25 - Dover et Calais [sont sur un alignement] d'est sud-est à l'ouest nord-ouest.

Saint Margaret's Bay et Cap Gris-Nez [sont sur un alignement] de nord-ouest au sud-est un quart vers l'est et quart vers le nord-ouest.

Folkestone et Calais [sont sur un alignement] d'est sud-est en ouest nord-ouest.

Saint Margaret's Bay et Boulogne [sont sur un alignement] du nord nord-ouest au sud sud-est.

La Tour d'Odre*[1] au pied de Boulogne et Fairlight [sont sur un alignement] d'est en ouest.

Fairlight et [l'embouchure de] la Somme [sont sur un alignement] du nord-ouest au sud-est.

Winchelsea et Dieppe [sont sur un alignement] du nord au sud un quart de sud-est et quart de nord-ouest.

# 1502

**Comment les ports et les havres de Bretagne, d'Angleterre et de Normandie se trouvent et combien de lieues, entre eux.**

16b - Le Chenal du Four et l'Île d'Ouessant [sont sur un alignement] d'est en ouest, et il y a entre eux 2 lieues.

L'Île d'Ouessant et les Îles de Scilly [sont sur un alignement] du nord-ouest au sud-est quart de nord et quart de sud, et il y a entre eux 28 lieues.

Le Chenal du Four et Longships Rocks [sont sur un alignement] du nord nord-ouest au sud sud-est, et il y a entre eux 37 lieues.

Le Chenal du Four et Dartmouth [sont sur un alignement] du nord nord-est au sud sud-ouest, et il y a entre eux 28 lieues.

Le Chenal du Four et Dodman Point [sont sur un alignement] du nord au sud, et il y a entre eux 33 lieues.

L'Île de Batz et Guernesey [sont sur un alignement] du nord-est au sud-ouest.




Tour d'Odre - Boulogne, Anonyme, v.1540-1550 © Collection Getty Images. Colorisé par CRHIP.

*1 *Sous le nom de « **Tour d'Odre** », ce phare romain partageait avec la tour de Douvres (toujours en place) l'éclairage de la Manche. Haute de près de 66 mètres et construite sur une falaise de 35 mètres au-dessus de la mer, elle était visible à 50 kilomètres. De 64 mètres de périmètre et de 21 mètres de diamètre, elle comportait 12 étages, chacun en retrait du précédent, ce qui lui donnait une forme pyramidale. Construite par Caligula vers l'an 40. Charlemagne la fit restaurer en 811, mais elle fut emportée le 29 juillet 1644, par l'écroulement de la falaise.*

# 1520

temps sur deux ancres, devant la ville. Il y a une basse[431] à l'entrée, que tu laisseras à bâbord, elle est le plus à l'ouest. Pour cela, ne longe point l'ouest si tu ne vois cette basse. Et il y en a d'autres, mais elles ne paraissent point

167 - sinon lors des grandes eaux. Quand tu auras doublé la tour proche vers l'ouest, tu devras aller au nord-ouest ; c'est assez profond. Mais il y a ressac et grand courant dès que tu as passé la tour [du château]. Tu verras au large de Dartmouth, près de l'entrée côté est et proche de terre, une île[432] et un pic. Il y a une basse au large de l'île. Tu verras au nord trois pointes[433], à chaque pointe, un pic ; et au plus raide, il y a Tor Bay où il y a une belle rade comme l'avons dit.






***Dartmouth** est une ville du sud-ouest de l'Angleterre, située sur les bords de l'estuaire de la rivière* Dart. *Elle fait partie du comté de Devon. Le moment le plus favorable pour l'entrée dans* River Dart *est celui où le courant dirigé au nord nord-ouest cesse, avant de faire place au courant inverse. À l'ouest de l'embouchure, il y a une basse* Western Blackstone. *La passe de l'entrée est large de plus de 0,1 mille entre* Battery Point *et* Kettle Point. *Il y a une roche :* Kettle Rock *à l'entrée tribord de ce chenal. La Chapelle médiévale Saint Patrick, reliée à une grande abbaye, est à* Darmouth Castle. *Richard Cœur de Lion est parti du château de Darmouth pour la croisade.*

431 Homestone.
432 Mew Stone.
433 Scabbacombe Head, Sharkham Point, Berry Head.

# 1490

26 - Sainte-Adresse et Saint Helen's Road [sont sur un alignement] de nord-ouest au sud-est.
La gouttière (le chenal) d'Isle of Wight et la Pointe de Barfleur [sont sur un alignement] du nord au sud.
Barfleur et Fairlight [sont sur un alignement] du nord-est au sud-ouest.
Barfleur et Beachy Head [sont sur un alignement] du nord nord-ouest au sud sud-ouest.
Barfleur et Portland Bill [sont sur un alignement] nord-ouest au sud-est.
Guernesey et Portland Bill [sont sur un alignement] du nord au sud.
Guernesey et Dartmouth [sont sur un alignement] du nord-ouest au sud-est.
Guernesey et Isle of Wight [sont sur un alignement] du nord-est au sud-ouest.

27 - Guernesey et Roches Douvres [sont sur un alignement] du nord au sud.
Sept-Îles et le sac (la péninsule) de Portland Bill [sont sur un alignement] du nord au sud.
Sept-Îles et Start Point [sont sur un alignement] du nord nord-ouest au sud sud-est.
Start Point et l'Île de Batz [sont sur un alignement] du nord au sud un quart de nord-ouest et quart de sud-est.
Le Chenal du Four et la gueule (l'entrée) de Dartmouth [sont sur un alignement] du nord nord-est au sud sud-ouest.
L'Île de Batz et Cape Cornwall [sont sur un alignement] du nord-ouest au sud-est.
Le Chenal du Four et Dodman Point [sont sur un alignement] du nord au sud.
Le Chenal du Four et les Isles of Scilly [sont sur un alignement] du nord-ouest au sud-est.

28 - Le Chenal du Four et Cape Cornwall [sont sur un alignement] du nord nord-ouest au sud sud-est.
Cape Cornwall et Lundy Island [sont sur un alignement] du nord nord-est au sud sud-ouest. Et il y a de l'un à l'autre 3 vues.
Lundy Island et Bristol [sont sur un alignement] d'est nord-est à l'ouest sud-ouest.
Le Chenal du Four et l'Île d'Ouessant [sont sur un alignement] d'est en ouest.
L'Île d'Ouessant et Lizard Point [sont sur un alignement] du nord au sud.
Les Isles of Scilly et le Cape Clear Island [sont sur un alignement] d'ouest nord-ouest au sud sud-est, et il y a de l'un à l'autre 30 lieues.
L'Île d'Ouessant et Cape Cornwall [sont sur un alignement] du nord au sud un quart de nord-ouest et quart de sud-est.

# 1502

Plateau de la Méloine et Start Point [sont sur un alignement] du nord au sud, et il y a entre eux 28 lieues.
Guernesey et Dodman Point [sont sur un alignement] d'est et sud-est à l'ouest nord-ouest, et il y a entre eux 38 lieues.
Les Casquets et Portland Bill [sont sur un alignement] du nord au sud un quart de nord-ouest et un quart de sud-est, et il y a entre

17 - eux 20 lieues.
Portland Bill et Barfleur [sont sur un alignement du] nord nord-ouest au sud-est, et il y a entre eux 28 lieues.
Saint Helen's Road et l'arrière du Cap de La Hague [sont sur un alignement du] nord nord-est au sud sud-ouest, et il y a entre eux 23 lieues.
Saint Helen's Road et Barfleur [sont sur un alignement du] nord au sud, et il y a entre eux 23 lieues.
Saint Helen's Road et Cap de La Hève [sont sur un alignement du] nord-ouest au sud-est, et il y a entre eux 28 lieues.
Beachy Head et Barfleur [sont sur un alignement du] nord-est au sud-ouest.
La pointe de Romney et Dieppe [sont sur un alignement du] nord au sud un quart de nord nord-est et un quart de sud-est, et il y a entre eux 26 lieues.






***Start Point** est reconnaissable à son profil accidenté, dentelé ; cinq monticules de 60 mètres de hauteur lui donnent son aspect particulier. La côte qui s'étend de Start Point à Combe Point est très légèrement concave. Elle forme une baie très ouverte, appelée, Start Bay. C'est un des meilleurs points d'atterrissage sur la côte de Cornouailles pour les bateaux venant de Nord Bretagne, ou des îles anglo-normandes. Les courants ne dépassent pas 2 à 3 nœuds. Le flot porte vers l'est nord-est et le jusant vers l'ouest sud-ouest.*

# 1490

**Les sondes que vous trouverez le long de la côte des Flandres jusqu'à Cape Cornwall.**

29 - Le long de la côte des Flandres, au plus profond, vous ne trouverez que 25 brasses. Entre Isle of Thanet et Calais, vous trouverez aussi 25 brasses d'eau.

Entre Dover et Winchelsea, au plus profond par basse mer, vous trouverez 27 brasses.

Entre Folkestone et Boulogne, il y a un banc, le Colbart, où il n'y a au-dessus, par basse mer et de grande mer, que 3 brasses d'eau. Et sur la route de

30 - Picardie vers l'Angleterre et près de Picardie, vous trouverez 27 brasses. Près d'Angleterre, vous trouverez 30 ou 35 brasses.

Entre [l'embouchure de] la Somme et Fairlight, vous trouverez 25 ou 30 brasses d'eau.

Entre le Cap d'Antifer et Isle of Wight, au plus profond, vous ne trouverez que 25 ou 30 brasses.

Entre Isle of Wight et le Cap de La Hague, au plus profond, vous trouverez 35 ou 40 brasses.

Entre le Cap de La Hague et Aurigny, dans le chenal, vous trouverez de la roche et un mauvais fond, assez profond.

Et à la moitié du chenal, vers l'Angleterre, il y a un beau fond pour s'arrêter.

31 - Et au nord-ouest d'Aurigny, à 2 ou 3 lieues des Casquets, vous trouverez 35 ou 38 brasses par basse mer ; avec un fond plat, ainsi comme frappé et en sondant, des grosses pierres tranchées comme mêlées et rocaille, car tel est le fond du Raz Blanchard.

Si vous voulez aller ou venir du sud ou du nord, restez en vue de terre. Vous pouvez naviguer plus sûrement et saurez par sonde en quel lieu vous serez.

Car vers Aurigny, à 40 brasses et à sa vue, il y a 70 brasses, qui est la sonde la plus forte, entre l'Île d'Ouessant et les Isles of Scilly, jusqu'auprès d'Aurigny.

32 - Et si vous êtes dans le chenal, vers l'Angleterre, vous trouverez 40 brasses.

À la vue de Portland Bill, vous trouverez 25 brasses et menu gravier.

Entre Dartmouth et les Sept-Îles, vous trouverez, au milieu du chenal, 70 brasses.

Entre le Chenal du Four et Dodman Point, au milieu du chenal, vous trouverez 60 brasses.

Entre l'Île d'Ouessant et Cape Cornwall, au milieu du chenal, vous trouverez 70 brasses.

Et de Start Point vers le nord, vous trouverez 40 brasses.




© CRHIP.

**Les Ridens** (***Le Colbart* - *The Varne* - *Basurelle* - *Vergoyer***) *sont de hauts-fonds rocheux, devant Boulogne, avec des graviers ou du sable, isolés du Pas de Calais, perpendiculaires au courant qu'ils modifient. Ils sont plus stables que les dunes mobiles hydrauliques et ils abritent souvent une flore et une faune particulières, dont localement du maërl. Le relief est marqué (de -56 mètres à plus de - 20 mètres). Le « Ridens de Boulogne » est un haut-fond rocheux (-15 à -20 mètres de profondeur) localement ensablé, situé à 15 milles à l'ouest de Boulogne-sur-Mer. Les roches y mesurent de 2,5 à 3 mètres de hauteur. Le « Ridens de Calais » peut atteindre plusieurs dizaines de kilomètres de long, plusieurs kilomètres de large et quelques dizaines de mètres de hauteur. Aux marées d'équinoxe le sommet des Ridens peut être à moins de 10 mètres de tirant d'eau, ce qui force les grands navires à les éviter et à les contourner, par le dispositif de séparation du trafic, dit « Rail ». Au delà d'une certaine taille, les navires marchands se font guider par des pilotes pour entrer dans les ports de cette zone.*




2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image 2014 TerraMetrics.

***Beachy Head** est un promontoire de craie sur la côte sud de l'Angleterre, près de la ville d'Eastbourne (comté de l'East Sussex). Sa falaise de craie est la plus haute en Grande-Bretagne, s'élevant à 162 mètres au-dessus du niveau de la mer. Le promontoire offre des vues sur la côte du sud-est, allant du promontoire de Dungeness à l'est à Selsey Bill à l'ouest.*

# 1520

## Pilote côtier - Manche Sud Angleterre

***5 – sondes***

**Voici les sondes qu'on trouve en venant du Levant[434], du Portugal, d'Espagne, et celles de haute mer pour rejoindre l'Angleterre, la Normandie, la Picardie, les Flandres, et le long de la côte de Bretagne.**

106b - Sache d'abord qu'en côte des Flandres, il n'y a pas de fond de plus de 20 brasses. Si tu sondes à la hauteur de Nieuport[435] à 20 brasses, tu seras à 1 vue de terre. Et sache que la Lune [se trouve] à l'ouest sud-ouest par pleine mer.

Sache qu'entre Dover et Cap Gris-Nez[436], il y a 35 brasses par basse mer, 38 brasses par pleine mer, soit 3 brasses de baisse. La Lune sera au sud-ouest par pleine mer. Le flot court nord nord-est et tu seras juste à la hauteur de Saint-Cast.

Sache que Dover et le château[437] de Boulogne, près de la tour [d'Odre, sont sur un alignement du] nord nord-ouest au sud sud-est.

107 - Le château de Dover et Cap Gris-Nez [sont sur un alignement du] nord-ouest au sud-est.

Entre Winchelsea et Le Crotoy[438], il y a de 25 à 30 brasses. En chenal[439], il y a de 35 à 38 brasses.

Si tu sondes [en] aval de Beachy Head, à 5 ou 6 lieues, tu trouveras 33 brasses par pleine mer et, sur le fond, du coquillage : à savoir, menues rochettes plates parmi de grosses caillasses. Le jusant porte à l'ouest sud-ouest.

Beachy Head et Cap Gris-Nez [sont sur un alignement d']est en ouest. Entre Isle of Wight et le Cap de La Hague, il y a de 35 à 40 brasses. Et sache que dès le Cap de La Hague[440] jusqu'au milieu du chenal, c'est du rocher. Et quand tu seras près de l'Angleterre, tu trouveras beau sable et tu sauras où tu es.

Sache que du côté d'Aurigny, il y a une sonde trompeuse, car là il y a 60 brasses.

Au nord-ouest de Guernesey, à 1 vue, il y a 70 brasses. C'est une sonde trompeuse. Et du côté de l'Angleterre, en Manche, tu trouveras 65 brasses.

Guernesey gît du nord au sud. Elle apparaît ronde côté est, pour qui est au large. À une vue de Portland Bill, il y a 35 brasses et beau sable.

Entre Aurigny et Sept-Îles, il y a en Manche 53 brasses. Entre l'Île de Batz et Fowey, il y a 58 brasses.

Sache qu'entre le Chenal du Four et Lizard Point, il y a 58 brasses en Manche; et sache que dès le Chenal du Four, il y a partout plus de 60 brasses, sauf à l'abri de Portsall. Entre l'Île d'Ouessant et le Cap d'Angleterre, il y a 70 brasses en Manche. Et sache qu'au pied du Cap d'Angleterre, il y a 50 brasses.

108 - Au pied de Lizard Point, il y a 45 brasses. Sache que Lizard Point se présente comme deux pointes et deux pics. C'est le lieu le plus profond de Cornouailles. Sache que si tu vas à Start Point[441] de nuit et que tu ne voies pas bien, ne t'approche point de terre de moins de 40 brasses.

Car tu dois savoir qu'à la pierre de Plymouth[428], il y a 30 brasses et entre [Penlee] Point et [Renney] point, il y a 30 brasses [de profondeur]. À cause de cela, s'il advient que tu t'arrêtes, reste à plus de 35 à 38 brasses. Tu seras alors dans la pointe, au large du courant.

Si tu sondes au sud du cap des Isles of Scilly, il y a 60 brasses; tu trouveras sable blanc menu comme celui d'horloge[442], mélangé avec des grains, plats et longs comme de la balle d'orge. Et tu seras près de terre à 10 ou 12 brasses.

Sache que si tu viens de la mer en droiture, cherchant l'Île d'Ouessant ou Lizard Point, tu trouveras en ta route 100 ou 90 brasses. Tu trouveras grosse sonde et tu seras à environ 20 lieues de Sein. Tu trouveras, en cette route, 80 brasses [à la sonde] au plomb, coquilles comme celles de Saint-Jacques et coques. Et en

434 *lovant* : Levant. Il désigne les pays bordant la côte orientale de la mer Méditerranée : Moyen Orient actuellement.

435 *nys port* : Nieuport, Nieuwpoort (en néerlandais), juste avant Ostende.

436 *sainct gast* : sans doute Cap Gris-Nez, suivant l'alignement donné par Pierre Garcie. Lieu nommé, aussi, *gulliz* ; voir note 260.

437 Le château et les fortifications ont été construits par Philippe Hurepel au xiii[e] siècle, succédant aux enceintes du camp militaire romain. Les tours ont été construites au xvi[e] siècle : la tour Notre-Dame en 1516, la tour Françoise de 1516 à 1531, le Fer à cheval de 1550 à 1567, la tour Carrée. La tour dont il est question ici, est la *Tour d'Odre*.

438 *crotay* (1520), *crotoy* (1502): Le Crotoy.

439 *chenal* : Manche.

440 *houcque* (1520), *hougue* (1490) : La Hague. *Hague, hogue, hougue* sont des mots d'origine scandinave, issus du de l'appellatif norrois « *haugr* », qui signifie un tertre, une éminence, une hauteur, un monticule.

441 À cause du haut-fond, Skerries Bank au nord de Start Bay.

442 Le sable pour sablier. Voir page 333 et 340.




2013 © Google; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO; 2014 Infoterra Ltd & Bluesky; Image 2014 Getmapping pic; Image 2014 The Geoinformation.

***L'île de Wight** est la plus grande île d'Angleterre. Elle est face à l'embouchure du* Southampton Water *et de la ville de* Portsmouth, *dont elle est séparée par un bras de mer :* the Solent. *Le nom Wight vient du latin* Vectis *(qui se traduit comme* « levier » *ou* « pince à levier » *ou* « verrou »). *Il semble que les Romains l'aient conçue comme la clef d'entrée dans la Britannia.*



© photo par l'Aéro club les Alcyons, St-Cyr-l'École.

*Les falaises calcaires blanches de **Needles Point** s'élèvent à plus de 120 mètres d'altitude. Des bancs de galets, The Shingles, et des hauts-fonds s'étendent dans l'ouest de la passe d'entrée de* Needles Channel *(voie d'accès à The Solent et à Southampton). La passe est dangereuse.*

# 1520

cette route prend le nord tant que tu ne changes de profondeur. Si tu es à 60 ou 65 brasses, tu trouveras sablon menu mêlé de vermeil et tu seras près de l'Île d'Ouessant. Si tu as du temps et par [plein] jour, va la quérir au nord-est, tu seras à environ 10 lieues de l'île. Si tu viens, en faisant route vers la basse du Fromveur[443], tu trouveras sablon gros vermeil et roux à 40 brasses.

Sache que si tu es du côté du banc des Isles of Scilly, tu trouveras 85 ou 90 brasses. Et tu trouveras [sur la sonde] au plomb, comme couleur de vase.

Sache que tu feras grand voile quand tu seras du côté du banc[444] des Isles of Scilly. Et si tu es à 80 brasses, tu trouveras sablon menu blanc et noir. Et sois certain que tu seras à la hauteur de

109 - Lizard Point. Entre Cape Cornwall et l'Île d'Ouessant, tu trouveras 70 brasses en Manche et assez près du cap.

Entre Dodman Point et le Chenal du Four tu trouveras 60 brasses en Manche. Et si tu es à la hauteur de Plymouth ou de Start Point, tu trouveras sablon gros roux et coques dans la suie[445] [de la sonde] et tu trouveras 41 ou 42 brasses par sonde.

À vue de Portland Bill, tu trouveras 35 brasses et menue pierraille. Et si tu es près de Portland Bill, tu trouveras 30 brasses et pierres comme [couleur] feu en cette sonde. Et cela durera jusqu'à Saint Alban's Head. Si tu sondes, tu trouveras une pierre blanche en figure d'alènes[446] rompues et autres plus grandes, alors tu seras à la hauteur de Saint Alban's Head ou par le travers d'Isle of Wight. Et de là, va à l'est pour te garder des Shingles[447].

À 2 ou 3 lieues d'Isle of Wight, tu trouveras 25 brasses avec coques et taillades comme fil rouge [dans la] suie.

À 2 ou 3 lieues des Casquets, tu trouveras 60 brasses et grosses pierres noires et arrondies. Entre Isle of Wight et le Cap de La Hague, au plus profond, tu ne trouveras que 35 au 40 brasses.

Entre Isle of Wight et le Cap d'Antifer, au plus profond, tu ne trouveras que 25 ou 30 brasses.

Entre Fairlight[448] et [l'embouchure de] la Somme, au plus profond, tu ne trouveras que 20 ou 30 brasses.

Entre Folkestone[449] et Boulogne, il y a un banc qui s'appelle le Colbart[450], il est sur la route tant auprès de la Picardie que de l'Angleterre. Tu trouveras près d'elle, 25 ou 27 brasses. Au pied du château de Dover[451], tu trouveras 10 brasses. Au Pas de Calais, tu trouveras 25 brasses. Entre Calais [452] et Isle of Thanet, tu trouveras 25 brasses. En rade de Calais, il y a 26 brasses. Sur toute la côte des Flandres, comme je l'ai dit dessus, tu ne trouveras que 20 brasses.

443 *frede* (1520), *ferde* (1502) : Basse du Fromveur. Haut-fond d'Ouessant, Pierres vertes, juste avant le Passage du Fromveur.

444 The Pol Bank, au sud.

445 *sief* : suie dans la sonde. Voir page 333 et 339.

446 *alene* : aiguilles, alêne. Nom marchand de plusieurs petites coquilles univalves du genre buccin.

447 *cite de veille* (1520), *cite de veilles, cite de veille* (1502), *cite de vielle* : banc de galets, les Shingles (Isle of Wight).

448 *forlagues* (1520), *farle* (1490, 1502) : Fairlight.

449 *foucquestant* (1520) : Folkestone.

450 *rippe rappe* (1520) : Le Colbart.

451 *douffre* (1520) : Dover, Douvres (fr).

452 *calays* (1520), *callais, callays* (1490), *calais* (1502) : Calais.

# 1490

**Les vues, depuis les Isles of Scilly jusqu'en Flandres**

33 - Des Isles of Scilly à Longships Rocks, il y a 1 vue.
De Longships Rocks à Lizard Point, il y a 8 vues.
De Lizard Point à Dodman Point, il y a 1 vue.
De Dodman Point à Rame Head, il y a 1 vue.
De Rame Head à Prawle Point, il y a 1 vue.
De Prawle Point à Tor Bay, il y a 1 vue.
De Tor Bay à Portland Bill, il y a 2 vues.
De Portland Bill à Saint Alban's Head, il y a 4 vues.

34 - De Saint Alban's Head aux Needles Point, 1 vue.
Des Needles Point à Saint Helen's Road, 1 vue.
De Saint Helen's Road à Beachy Head, 8 vues.
De Beachy Head à Fairlight, il y a 1 vue.
De Fairlight à Romney et Dover, il y a 4 lieues.
De Romney à Dover, il y a 1 vue.
De Dover à Calais, il y a 1 vue.
De Calais à l'Écluse, 3 vues.

# 1502

**Les vues, depuis les Isles of Scilly et d'Angleterre jusqu'en Flandres**

20 - Des Isles of Scilly à Longships Rocks, il y a 1 vue.
De Longships Rocks à Lizard Point, il y a 8 lieues.
De Lizard Point à Dodman Point, il y a 1 vue.
De Dodman Point à Rame Head, il y a 1 vue.
De Rame Head à Prawle Point, il y a 1 vue.
De Prawle Point à Tor Bay, [il y] a 1 vue.
De Tor Bay à Portland Bill, il y a 14 lieues.
De Portland Bill à Saint Alban's Head, il y a 5 lieues.
De Saint Alban's Head aux Needles Point, il y a 6 lieues.
Des Needles Point à Saint Helen's Road, 7 lieues.
De Saint Helen's Road à Beachy Head, 18 lieues.
De Beachy Head à Fairlight, il y a 6 lieues.
De Fairlight à Romney et Dover, il y a 7 lieues.

21 - De Dover à Calais, il y a 7 lieues.
De Calais à l'Écluse, 11 lieues.





*Aux abords de la côte anglaise,* ***Longships*** *est une roche entourée de hauts-fonds qui s'étendent sur plus d'un mille du sud à l'est et au nord-est. Deux autres roches,* Wolf Rock *et* Seven Stones *sont accores de tous côtés de Longships à l'ouest et au nord***.**

# 1520

## Pilote côtier - Manche Sud Angleterre

### *6 – distances maritimes : navigation au cabotage*

**Voici les vues[453] des Isles of Scilly et d'Angleterre jusqu'en Flandres**

| | |
|---|---|
| 103b - Des Isles of Scilly à Longships Rocks, il y a | 1 vue ; |
| De Longships Rocks à Lizard Point, | 8 lieues ; |
| De Lizard Point à Dodman Point, | 1 vue ; |
| De Dodman Point à Rame Head[454], | 1 vue ; |
| De Rame Head à Prawle Point[455], | 1 vue ; |
| De Prawle Point à Tor Bay, | 1 vue ; |
| De Tor Bay à Portland Bill, | 2 vues ; |
| De Portland Bill à Saint Alban's Head qui est aval de Poole Bay, | 1 vue ; |
| De Saint Alban's Head à Isle of Wight, dit Needles Point, il y a | 1 vue ; |
| D'Isle of Wight, tu dois savoir qu'elle a | 5 lieues de long. |
| Et du bout d'amont de l'île jusqu'à Beachy Head, il y a | 2 vues ; |
| De Beachy Head à Romney, | 1 vue ; |
| De Romney [jusque]dans le Dungeness[456], | 1 vue ; |
| Du bord du Pas de Calais à Dunkerque, | 1 vue ; |
| De Dunkerque à Ostende, | 1 vue ; |
| D'Ostende à l'Écluse[457], | 1 vue ; |

## Pilote côtier - Manche Sud Angleterre

### *7 – distances maritimes : navigation en droiture*

**Voici les vues qui sont entre la côte d'Angleterre, de Picardie, de Normandie et de Bretagne**

| | |
|---|---|
| 120a - De Dover à la tour de Boulogne, | 6 lieues ; |
| De Dover à la rade de Saint-Jean[458] qui est entre Boulogne et Saint-Vincent[459], | 5 vues ; |
| De Folkestone à Saint-Nicolas de Haute Côte[460], | 3 vues ; |
| Du Cap de La Hève[186] à Saint Alban's Head, | 5 vues ; |
| De Barfleur à Saint Alban's Head, | 3 vues ; |
| De Barfleur à Portland Bill, | 5 petites vues ; |
| Des Casquets à Porland, | 3 vues ; |

| | |
|---|---|
| 121 - Des Sept-Îles à Start Point, | 6 vues ; |
| Des Sept-Îles à Dodman Point, | 7 vues ; |
| De Guernesey à Isle of Wight, | 5 vues ; |
| Des Casquets à Isle of Wight, | 4 grandes vues ; |
| De Guernesey à Portland Bill, | 4 vues ; |
| De Guernesey aux Casquets, | 1 vue ; |
| De Guernesey à l'Île de Batz, | 3 vues ; |
| Des Casquets au Chenal du Four, | 5 vues ; |
| De Portland Bill au Chenal du Four, | 9 vues ; |
| De Start Point au Chenal du Four, | 7 petites vues ; |

453 *1 veue* : 21 milles marins ; 1 lieue : 3 milles marins. Pierre Garcie donne les distances en lieues et en vues. La distance en vue (*veue*), qui est de 7 lieues, ou 21 milles, implique une journée de 7 heures de navigation, pour 1 vue. Nous pouvons supposer qu'une lieue, 3 milles, corresponde à une heure de navigation, dans des conditions normales ; soit une vitesse de 3 nœuds pour un bateau à voile de 1490/1502. Voir page 340.

454 *rame* (1520, 1490, 1502) : Rame Head, Plymouth.

455 *bieurres* (1520, 1502), *bieure* (1490) : Prawle Point ou Start Point.

456 *dugnes* : normalement, suivant la logique : Dover, Douvres (fr).

457 *lescluse* (1520, 1502, 1490 ) : Écluse (voir page 114).

458 *radde de saint iehan* : rade d'Ambleteuse.

459 Peut-être la Pointe aux Oies, au sud d'Ambleteuse.

460 Sans doute Onival, Le Tréport.




2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image Landsat ; Image 2014 DigitalGlobe.



Les falaises de Douvres © CRHIP.

***Dover** (en français : **Douvres**) est une ville côtière et portuaire du comté du Kent. C'est un port important depuis des millénaires. Les Romains sont les premiers à mentionner l'existence de la cité, nommée* Dubris*, de la rivière qui la traverse (rivière* Dour*), (celtique* Douro*). Le château de* Dover *est situé sur une colline dominant la Manche, au nord-est du port. Les Romains érigèrent un phare qui se dresse toujours dans l'enceinte du château et les Saxons, une église. Guillaume le Conquérant a étendu des fortifications existantes à cet endroit en 1066, mais c'est Henri II qui en a fait le château actuel en y ajoutant, en 1180, le donjon entouré d'un mur d'enceinte. Les falaises blanches, qui culminent à 110 mètres et présentes à l'est et à l'ouest de Douvres, font face au Pas de Calais.*

# 1520

| | |
|---|---|
| De l'Île Vierge[461] à Start Point, | 6 vues ; |
| Du Plateau des Roches Douvres à Guernesey, | 2 vues ; |
| Château langloys[462] et le Chef de la Grue[463] de Guernesey [vont du] nord-est au sud-ouest ; | |
| De Portland Bill à l'Île de Batz, il y a | 7 vues ; |
| De Guernesey à Portland Bill, | 3 vues ; |
| De Guernesey à la pierre de Plymouth, | 4 vues ; |
| Du Cap de La Hague à Lizard Point[464], | 6 vues ; |
| De Portland Bill au Cap de La Hève[186], | 6 vues ; |
| Des Casquets à Portland Bill, | 3 grandes vues ; |
| De l'Île d'Ouessant aux Isles of Scilly, | 4 vues ; |
| Du port des Isles of Scilly jusqu'au Chenal du Four, | 30 lieues ; |
| De Lizard Point au Chenal du Four, | 25 lieues ; |

Sache que le plus large lieu qui soit en la côte d'Angleterre, Isle of Wight en amont, ce sont les Îles Chausey[465] et la Fosse de Colleville qui [sont sur un alignement du] nord au sud. Et prends du nord-ouest et du sud-est.




Routes en droiture décrites par Pierre Garcie en 1490, 1502, 1520 © CRHIP.

461 *lomelyen* : sans doute Île Vierge.

462 Château Cornet, face à Saint Peter Port, suivant la direction donnée par Pierre Garcie ?

463 *grue* ? Pointe Saint Martin, Les Grunes, au sud-est de Guernesey ; ou Mont Crevel, La Grune au Rouge, Saint Sampson, Cranes (Grues), au nord-est de Guernesey. *Grune* est un mot d'origine scandinave, issu du norrois « *grunnr* » (fond marin, haut-fond).

464 *grede* : en Angleterre, Lizard Point.

465 *chouran* : Îles Chausey.




2013 © Google; Image 2014 TerraMetrics; Image 2014 The Geoinformation Group; 2014 Infoterra Ltd & Bluesky; Image 2014 Getmapping pic.



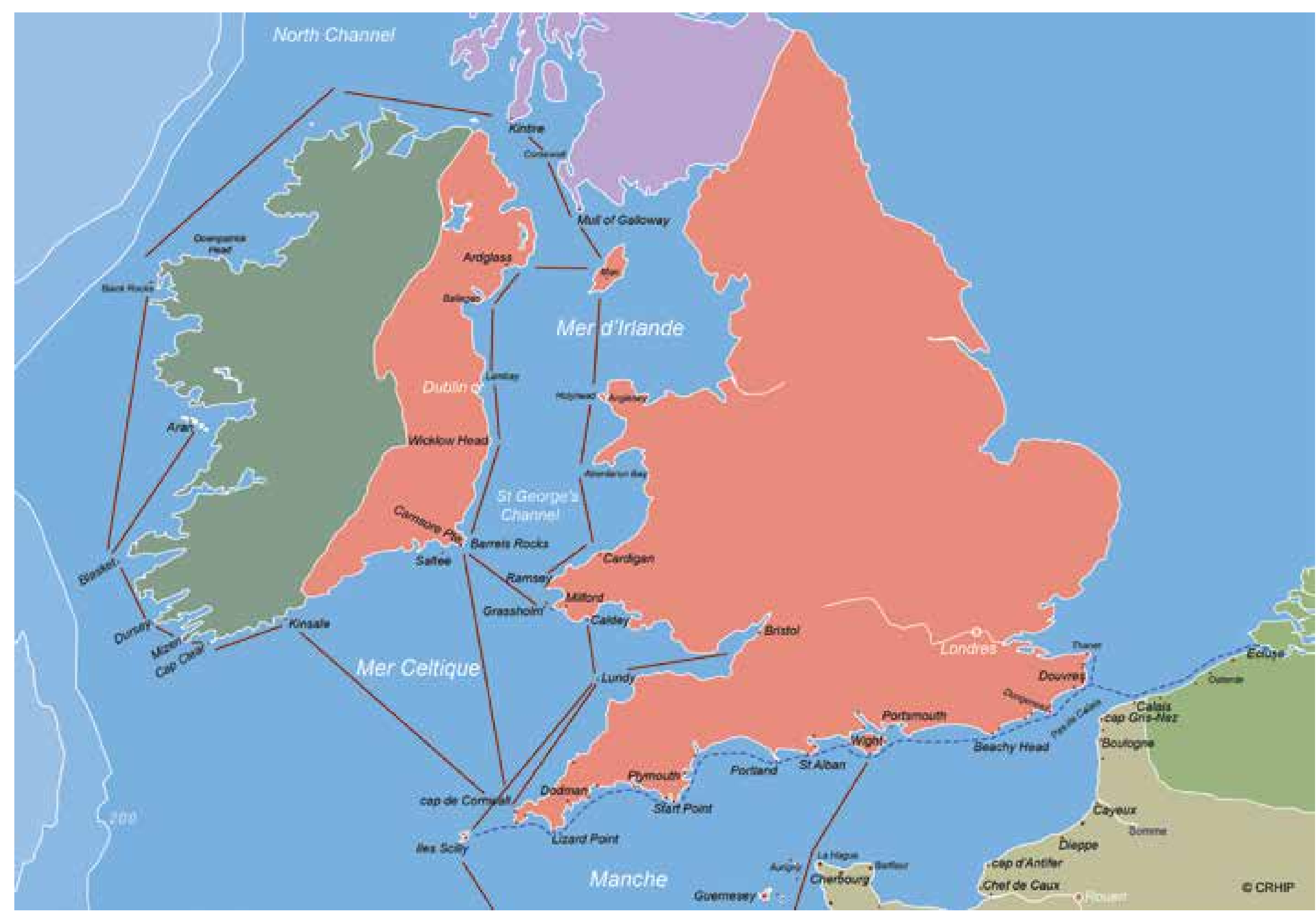
***Blasket Islands,*** *(en français îles Blasques), sont un archipel de six îles, au large de la péninsule de Dingle sur la côte ouest de l'Irlande, dans le Comté de Kerry. Aussi connu sous le nom gaélique* Na Blascaoidí (norrois brasker, *un endroit dangereux), ces îles furent autrefois habitée par une population parlant seulement le gaélique et dont la vie précaire consistait à vivre de la pêche et de l'élevage, tout en perpétuant les traditions gaéliques d'antan.*

***Les îles d'Aran,*** *en irlandais* Oileáin Árann, *forment un archipel d'Irlande située à 8 milles des côtes occidentales du pays, à la sortie de la baie de Galway. Les falaises d'*Inis Mór, *qui est la plus grande de ces îles avec ses 14 kilomètres de long sur 3 kilomètres de large, sont impressionnantes avec des hauteurs de 100 mètres. Les jours de tempête, les vents qui mettent l'Océan en furie coupent les îles d'Aran du monde. Les insulaires ont su s'adapter, comme en témoignent leurs canots en bois et toile goudronnée et leurs robustes mocassins en cuir de vache.*
*Au* VI*e siècle, l'archipel a été le lieu d'un des premiers établissements monastiques d'Irlande.* Saint Enda *d'Aran y a fondé plusieurs monastères et, jusqu'à sa mort en 530, il forma des centaines de moines chrétiens.*

Îles d'Aran © Photo par G. Pomey, GNU Free Documentation License.

## Pilote côtier - Mer Celtique

# 1490 - 1502 - 1520



Routes en droiture, en Angleterre, décrites par Pierre Garcie en 1490, 1502, 1520 © CRHIP.

Ce chapitre, le Pilote côtier - Mer Celtique, expose quatre thèmes :

1 - marées (1 page) ;
2 - distances maritimes : navigation au cabotage (2 pages) ;
3 - courants maritimes (2 pages) ;
4 - distances maritimes : navigation en droiture (2 pages).

Soit 7 pages pour l'impression de 1520, format in-4°.

| *Pilote Mer Celtique* | 1520 | 1490 | 1502 |
|---|---|---|---|
| pages | 7 | 5 | 6 |

# 1490

**Les marées le long de la côte d'Angleterre jusqu'en Galles**

35 - De Cape Cornwall, [la Nouvelle et pleine] Lune, [au méridien, est par relèvement] à l'est nord-est [à] pleine mer et au sud sud-est [à] basse mer.
À Padstow, la Lune [se trouve] en l'est un quart de nord-est [à] pleine mer et au sud un quart de sud-est [à] basse mer.
À Lundy Island, la Lune [se trouve] en est [à] pleine mer et au sud [à] basse mer.
À Caldey Island, la Lune [se trouve] en l'est un quart de sud-est [à] pleine mer et au sud un quart de sud-ouest [à] basse mer.
À Milford Haven, à Skokholm Island, à Skomer Island et à Barrels Rocks, la Lune [se trouve] en est sud-est [à] pleine mer et au sud sud-ouest [à] basse mer.
À Ramsey Island, à la pointe de Cardigan Bay,

36 - le havre de Ponthet*[94], la Lune [se trouve] au sud-est [à] pleine mer et au sud sud-ouest [à] basse mer.
En la route d'Isle of Man aux monts de Galloway, la Lune [se trouve] au sud sud-est [à] pleine mer et à l'ouest sud-ouest [à] basse mer.
De Kinsale Head aux Saltee Islands, la Lune [se trouve] à l'est sud-est [à] pleine mer et au sud sud-ouest [à] basse mer.
À Dronsquay*[95] la Lune [se trouve] au sud-est [à] pleine mer et au sud-ouest [à] basse mer.
Et sur toute la route d'Isle of Man jusqu'à Ardglass et jusqu'en Écosse, la Lune [se trouve] au sud [à] pleine mer et à l'ouest [à] basse mer.

**Les routes de Cape Cornwall jusqu'en Galles**

37 - Cape Cornwall et Lundy Island [sont sur un alignement du] nord-est au sud-ouest un quart de nord et un quart de sud.
Lundy Island et Caldey Island [sont sur un alignement du] nord au sud.
Lundy Island et les Isles of Scilly [sont sur un alignement du] nord-est au sud-ouest.
Cape Cornwall et Barrels Rocks [sont sur un alignement du] nord au sud et il y a de l'un à l'autre 5 vues.
Barrels Rocks et Grassholm [sont sur un alignement] d'est nord-est à ouest sud-ouest et il y a de l'un à l'autre 2 vues.

38 - Grassholm et Skokholm Island [sont sur un alignement] d'est en ouest et il y a de l'un à l'autre 2 vues.

*94 *ponthet* : ? sans doute Aberdaron Bay.
*95 *dronsquay* : Dublin ?

# 1502

**Marées de Cape Cornwall jusqu'en Galles, le long de la côte**

21b - De Cape Cornwall, [la Nouvelle et pleine] Lune, [au méridien, est par relèvement] à l'est nord-est [lors de la] pleine mer et au sud-est [lors de la] basse mer. À Padstow, la Lune [se trouve] en est un quart de nord-est [à] pleine mer.
À Lundy Island, la Lune [se trouve] en est [à] pleine mer et au sud [à] basse mer.
À Caldey Island, la Lune [se trouve] en est un quart de sud-est [à] pleine mer.
À Grassholm, la Lune [se trouve] en est sud-est [à] pleine mer ;
À Ramsey Island, à la pointe de Pen Dal-Aderyn (ou île, à Cemaes Head, Cardigan Bay), la Lune [se trouve] au sud-est [à] pleine mer.
À Milford Haven, la Lune [se trouve] en est sud-est [à] pleine mer.
À Skokholm Island, à Skomer Island et à Barrels Rocks, la Lune [se trouve] en est sud-est [à] pleine mer.
En la route d'Isle of Man aux monts de Galloway, la Lune [se trouve] au sud sud-est [à] pleine mer et tout autour.
D'Isle of Man jusqu'à Ardglass, sur la route et jusqu'en Écosse, la Lune [se trouve] au sud.

**Routes des Isles of Scilly et d'Angleterre jusqu'en Galles le long de la côte de Galles**

22 - Les Isles of Scilly et Lundy Island [sont sur un alignement du] nord-est au sud-ouest, et il y a entre eux 28 lieues.
Cape Cornwall et Lundy Island [sont sur un alignement du] nord-est au sud-ouest un quart de nord et un quart de sud. Il y a entre eux 25 lieues.
Lundy Island et Caldey Island [sont sur un alignement du] nord au sud, et il y a entre eux 10 lieues.
Cape Cornwall et Carnsore Point [sont sur un alignement du] nord au sud un quart de nord-ouest et de sud-est, il y a entre eux 33 lieues.
Les Barrels Rocks et Grassholm [sont sur un alignement] d'est nord-est à ouest sud-ouest.
Grassholm et Skokholm Island [sont sur un alignement] d'est en ouest, et il y a entre eux 2 lieues.
Skokholm Island et Milford Haven [sont sur un alignement] d'est en ouest un quart de nord-est et un quart de sud-est, il y a entre eux 2 lieues.

# 1520

## Pilote côtier - Mer Celtique
*I – marées*

**Voici les marées de Cape Cornwall jusqu'en Galles, le long de la côte**
À Cape Cornwall, la Lune [se trouve] en est nord-est à pleine mer et au sud sud-est à basse mer.
À Padstow[466], la Lune [se trouve] en est un quart de nord-est à pleine mer.

104 - À Lundy Island la Lune [se trouve] en est à pleine mer et au sud à basse mer.
À Caldey Island, la Lune [se trouve] en est un quart de sud-est à pleine mer.
À Grassholm, la Lune [se trouve] en sud-est à pleine mer.
De Ramsey Island[467] à la pointe de Cardigan[468] Bay, la Lune [se trouve] au sud-est à pleine mer.
À Milford Heaven[469], la Lune [se trouve] en est sud-est à pleine mer.
À Skokholm Island, Skomer Island[470] et Barrels Rocks, la Lune [se trouve] en est sud-est à pleine mer.
En route de l'île d'Anglesey[471] [jusque] vers les monts de Galloway[472], la Lune [se trouve] au sud sud-est à pleine mer.
Et par toute la route d'Isle of Man[473] jusqu'à Ardglass[474], en avant et jusqu'en Écosse, la Lune [se trouve] au sud à pleine mer.



Skomer Island © www.visitpembrokeshire.com.

## Pilote côtier - Mer Celtique
*2 – distances maritimes : navigation au cabotage*

**Voici les routes des Isles of Scilly et d'Angleterre vers le [pays de] Galles[475], le long de la côte**
121 - Les Isles of Scilly et Lundy Island[476] [sont sur un alignement du] nord-est au sud-ouest. Et il y a entre elles 28 lieues.
Cape Cornwall et Lundy Island [sont sur un alignement du] nord-est et sud-ouest un quart de nord et sud. Et il y a entre eux 25 lieues.

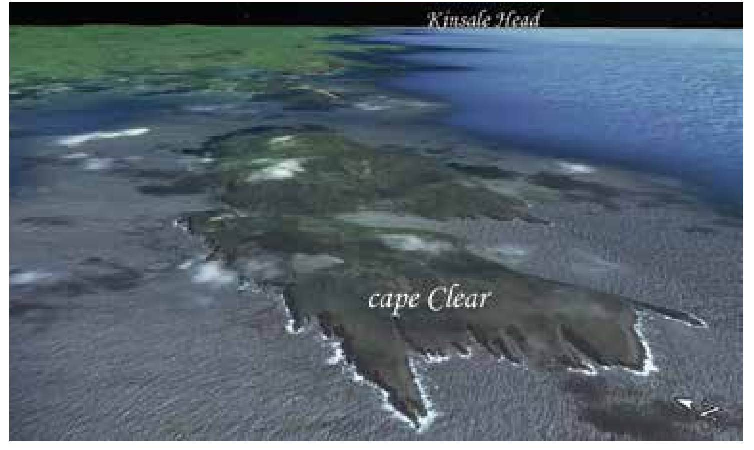
122 - Lundy Island et Caldey Island[477] [sont sur un alignement du] nord au sud et il y a entre elles 5 lieues.
Cape Cornwall et Carnsore[478] Point [sont sur un alignement du] nord au sud un quart de nord-ouest et de sud-est et il y a entre eux 33 lieues.

466 *padiston* (1520, 1502), *padisco* (1490) : Padstow.
467 *remeze, ramaises* (1520, 1502), *ramaise* (1490) : Ramsey Island.
468 *cardigan, cardinal* (1520, 1502, 1490) : pointe de Pen Dal-Aderyn ; à Cemaes Head, Cardigan Bay.
469 *nulledefort, ville forde* (1520), *mille forde* (1502), *milleforde* (1490) : Milford Heaven.
470 *coulompz* (1520), *coulomps* (1502), *coulons* (1490) : Skomer Island.
471 *magusique* (1520), *magusiquese* (1502) : Anglesey, extrême nord-ouest du pays de Galles.
472 *galuay, galuaye, meurs de galuay* (1520), *galuaye* (1502), *montz de galuay* (1490) : Mull of Galloway, Galloway.
473 *men, man* (1520, 1502, 1490) : Isle of Man.
474 *arglas, erglas* (1520, 1502), *aglas* (1490) : Ardglass.
475 Le pays de Galles, en anglais Wales (Ouest Angleterre), en gallois *Cymru*, est l'une des quatre nations constitutives du Royaume-Uni et, parmi celles-ci, l'une des trois celtes. Sa capitale est Cardiff. Le pays de Galles est devenu une partie constituante du royaume d'Angleterre en 1536.
476 *loudaye* (1520), *londay* (1490), *londaye* (1502) : Lundy Island.
477 *calday, caldaye* (1520, 1490), *caldye* (1502) : Caldey Island.
478 *conquere, corlondays, corlaudays* (1520), *consquerre* (1502) : Carnsore Point. Corlandays : Carnsore Point.

# 1490

Skokholm Island et Milford Haven [sont sur un alignement] d'est en ouest un quart de nord-est et quart de sud-ouest, il y a de l'un à l'autre 2 vues.
Longships Rocks et Kinsale Head [sont sur un alignement du] nord-ouest au sud-est un quart d'est et quart d'ouest et il y a de l'un à l'autre 5 vues.
Kinsale Head et Cape Clear Island [sont sur un alignement] d'est nord-est à l'ouest sud-ouest et il y a de l'un à l'autre 2 vues.
Cape Clear Island et Mizen Head [sont sur un alignement] d'est en ouest et il y a de l'un à l'autre 2 vues.

39 - Mizen Head et Dursey Head [sont sur un alignement] d'est sud-est à l'ouest nord-ouest.
Dursey Head et les Blasket Sound [sont sur un alignement du] nord au sud un quart de nord-ouest et quart de sud-est.
Blasket Rocks et Isle of Aran [sont sur un alignement du] nord nord-est au sud sud-ouest et il y a de l'un à l'autre 2 vues.
Blasket Rocks et Black Rock [sont sur un alignement du] nord au sud, et il y a de l'un à l'autre 6 vues.
De Black Rock, naviguez vers la baie du nord et vous irez au large de toute Irlande.



2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image 2014 DigitalGlobe.

***Cape Clear Island** se situe à 8 milles au large de la côte de West Cork en Irlande. Il a un rivage escarpé (144 mètres). Au sud-ouest de l'île, à 3,7 milles, réside Fastnet Rock (en irlandais* Carraig Aonair *ce qui signifie le « rocher perdu » (30 mètres). Le rocher était connu sous le nom de* « la larme d'Irlande », *étant le dernier signe du pays que les émigrants apercevaient en route pour une nouvelle vie en Amérique.*

# 1502

**Routes des Isles of Scilly et d'Angleterre jusqu'en Irlande, tout le long de la côte et nombre de lieues**

24 - Les Isles of Scilly et Cape Clear Island [sont sur un alignement] d'est sud-est à l'ouest nord-est, et il y a entre eux 50 lieues.
Cape Cornwall et Kinsale Head [sont sur un alignement du] nord-ouest au sud-est un quart d'est et d'ouest, et il y a entre eux 33 lieues.
Kinsale Head et Cape Clear Island [sont sur un alignement] d'est nord-est à l'ouest sud-ouest, et il y a entre eux 14 lieues.
Cape Clear Island et Mizen Head [sont sur un alignement] d'est en ouest, et il y a entre eux 7 lieues.
Mizen Head et Dursey Head [sont sur un alignement] d'est sud-est à l'ouest nord-ouest, et il y a entre eux 7 lieues.
Dursey Head et les Blasket Rocks [sont sur un alignement du] nord au sud un quart de nord nord-est et de sud-est et garde-toi des éperons. Il y a entre eux 18 lieues.
Blasket Rocks et Isle of Aran [sont sur un alignement du] nord nord-est et sud sud-ouest, et il y a entre eux 18 lieues.
Blasket Rocks et Black Rock [sont sur un alignement du] nord au sud, et il y a entre eux 40 lieues.
De Black Rock, navigue la route du nord et tu iras au large de toute Irlande.
De Blacks Rock au Mull of Kintyre, il y a 6 vues.

**Les courants de Cape Cornwall jusqu'en Galles, le long de la côte**

22b - De Cape Cornwall le flot vient du sud et le jusant vient du nord. Et au large, la marée vient de sud-ouest à 2 ou 3 lieues.
De Cape Cornwall jusqu'à Lundy Island, vient le jusant du nord-est et le flot

23 - du sud-ouest. Et au large de Lundy Island, le flot vient d'ouest et le jusant vient d'est.
Entre Lundy Island et Caldey Island, le flot vient de l'ouest nord-est et le jusant d'est sud-est.
Et de Caldey Island et Skomer Island, le flot vient du nord-est et le jusant du sud-est.
Entre Skomer Island et Grassholm, le flot vient du sud et le jusant du nord.
De Grassholm et pour toute la côte jusqu'à Holy Head, le flot vient du sud et le jusant, à l'opposé.
Au large, de la route, prends du nord-est et du sud sud-ouest.
Et de Holy Head jusqu'à Isle of Man, le flot vient du sud sud-ouest et le jusant vient du nord-est.
Le long d'Isle of Man jusqu'au large, le flot vient du sud-ouest et le jusant, à l'opposé.
Entre Isle of Man et l'Écosse, le flot vient d'ouest.

# 1520

Cape Cornwall et Barrels[479] Rocks [sont sur un alignement du] nord au sud et il y a entre eux 33 lieues.
Barrels Rocks et Grassholm[480] [sont sur un alignement du] est nord-est au ouest sud-ouest
Grassholm et Skokholm Island[481] [sont sur un alignement d']est en ouest et il y a entre eux 2 lieues.
Skokholm Island et Milford Heaven [sont sur un alignement d']est en ouest un quart de nord-est et un quart de sud-est et il y a entre eux 2 lieues.

**Voici les routes des Isles of Scilly et d'Angleterre jusqu'en Irlande tout le long de la côte et combien de lieues, il y a de l'un à l'autre.**

123b - Isles of Scilly et Cape Clear Island [sont sur un alignement d']est sud-est à ouest nord-ouest et il y a entre eux 50 lieues.
Cape Cornwall et Kinsale Head[482] [sont sur un alignement du] nord-ouest au sud-est un quart d'est et d'ouest ; il y a entre eux 33 lieues.
Kinsale Head et Cape Clear Island [sont sur un alignement du] nord-est à ouest sud-ouest; il y a entre eux 14 lieues.
Cape Clear Island et Mizen[483] Head [sont sur un alignement d']est en ouest; il y a entre eux 7 lieues.
Mizen Head et Dursey Head[484] [sont sur un alignement d']est sud-est au ouest nord-ouest et il y a entre eux 7 lieues.
Dursey Head et la sonde de Blasket[485] Sound [sont sur un alignement du] nord au sud un quart de nord-ouest et de sud-est. Prends bien garde aux pics. Il y a entre eux 18 lieues.
Blasket Rocks et Isle of Aran[486] [sont sur un alignement du] nord nord-est au sud sud-ouest; il y a entre eux 18 lieues.
Blasket Rocks et Black[487] Rock [sont sur un alignement du] nord au sud; il y a entre eux 40 lieues.
De Black Rock navigue et prends la voie de nord, tu iras au large de l'Irlande.
De Black Rock à Mull of Kintyre[488], il y a 6 vues.

## Pilote côtier - Mer Celtique

***3 – courants maritimes***

**Voici le cours des marées de Cape Cornwall jusqu'en Galles le long de la côte**

122a - À Cape Cornwall, le flot vient du sud et le jusant vient du nord. Mais, au large à 2 ou à 3 lieues, la marée vient du sud-ouest.
Et de Cape Cornwall jusqu'à Lundy Island, le jusant vient de nord-est et le flot de sud-ouest.
Et au large de Lundy Island, le flot vient de l'ouest et le jusant de l'est.
Et entre Lundy Island et Caldey Island, le flot vient de l'ouest nord-est, le jusant de l'est sud-est.
Et de Caldey Island à Saint Govan's Head[489], le flot vient de nord-est et le jusant de sud-est.
Entre Saint Govan's Head et Grassholm, le flot vient du sud et le jusant du nord.
Et de Grassholm pour toute la côte jusqu'à Holyhead[490], le flot vient du sud et le jusant à l'inverse.
Et au large de cette route, prends du nord-est et du sud-ouest.
De Holyhead jusqu'à Isle of Man, le flot vient de sud-ouest et le jusant vient de nord-est.
Et le long d'Isle of Man jusqu'au large, le flot vient de sud-ouest et le jusant en l'inverse.

123a - Entre Isle of Man et l'Écosse[491], le flot vient de l'ouest.
Et de la côte d'Écosse jusque dans les monts de Galloway, le flot vient de l'ouest nord-ouest et le jusant de

479 *masquyn goalles, nasquyn goualles* (1520), *nasquin gouales* (1502), *masquim gralles* (1490) : Barrels Rocks.
480 *gras hormes* (1520, 1502), *grasormens* (1490) : Grassholm, îlot.
481 *isle de fer* (1520,1502, 1490): Skokholm Island.
482 *veil* (1520), *cap de viell* (1490) : Kinsale Head ou Cap de Velho.
483 *musenes* (1520, 1502, 1490) : Mizen Head.
484 *dulfaye* (1520), *dulfay* (1490) : Dursey Head. (Irlande)
485 *sonde de blasqaye* (1520, *sonde de blasquay* (1490) : Blasket Sound.
486 *d'areu, d'aren* (1520), *ysles d'aram* (1490), *d'areu* (1502) : Isle of Aran.
487 *blacroc* (1520), *blanc roch* (1490) : Black Rock.
488 *cantier* (1520, 1502), *la boye* (1490) : Mull of Kintyre.
489 *escamaye* : Saint Govan's Head; le pays de Galles.
490 *houlyphet* (1520, 1502): Holyhead (au sud d'Isle of Man).
491 *escosse* (1520, 1502, 1490) : Écosse.

# 1502

La côte d'Écosse jusqu'au mont Galloway, le flot vient de l'ouest nord-est et le jusant de l'ouest nord-est.
De Mull de Galloway jusqu'à la pointe Corsewall le flot vient du nord nord-ouest et le jusant à l'opposé.
Et de cette pointe jusqu'à Mull of Kintire, le flot vient du sud-ouest et le jusant du nord nord-est.

**Les courants de Kinsale Head jusqu'au promontoire Kintyre et comment les marées au large de l'Irlande portent.**

25 - De Kinsale Head jusqu'aux Saltee Islands le flot vient du sud-ouest et prend de l'ouest. Et au large sur la route, le flot vient de l'ouest sud-ouest et le jusant de l'est nord-ouest.
Des Saltee Islands jusqu'à Wicklow Head, le flot vient du sud-ouest et le jusant à l'opposé.
Et de Wicklow Head jusqu'à Lambay Island, le flot vient du nord et le jusant vient du sud.
De Lambay Island, sur toute la côte, le flot vient du sud sud-est et le jusant à l'opposé.
Et de Ballagan Head jusqu'à la pointe d'Ardglass, le flot vient du sud sud-ouest et le jusant à l'opposé.
De la pointe d'Ardglass jusqu'au promontoire Kintyre, le flot vient du nord nord-ouest et le jusant du sud sud-est.



Lundy Island © The Landmark Trust.

***Lundy Island,*** *(du norrois* lundey, île des macareux) *est une île britannique située dans le canal de Bristol. L'île est située au large des côtes de Devon, en face du Hartland Point et de la baie de Bideford ou de Barnstaple. L'île mesure 5 km environ du nord-ouest (au North West Point) au sud-est (au Surf Point) et 2 km d'est en ouest. Le point culminant de l'île est à 142 mètres d'altitude.*
*Au Moyen Âge, l'île de Lundy fut une seigneurie privée, qui passa ensuite sous la Couronne britannique. Le château seigneurial de Marisco Castle fut édifié sur un éperon rocheux dans la pointe sud-est de Lundy, durant les XIIe et XIIIe siècles. L'île fut pendant longtemps un repaire de pirates.*




2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image Landsat
Image Isle of Man Government.

***L'île de Man, Isle of Man*** *en anglais,* Ellan Vannin, Mann *ou* Mannin *en mannois,* Insula Mona *en latin, est un territoire formé d'une île principale et de quelques îlots situés en mer d'Irlande, au centre des îles Britanniques.*
*L'île de Man est une terre celte depuis la protohistoire, puis devient un royaume viking au Moyen Âge, soumis à l'influence anglo-saxonne. Les dominateurs scandinaves y ont fondé un système politique fondé sur le principe des* « citoyens libres » *et s'organisant autour du* Tynwald *qui serait le plus ancien parlement en fonctionnement continu du monde. Au début du XIIIe siècle, Ragnald IV de Man prête hommage au roi d'Angleterre, Jean sans Terre. C'est la première fois que l'Angleterre s'immisce dans les affaires de l'île. Il faudra toutefois une longue période de domination écossaise avant que l'île ne devienne vraiment anglaise.*

# 1520

l'est nord-est.

De Mull of Galloway jusqu'à Corsewall[492] Point, le flot vient de nord nord-ouest et le jusant à l'inverse.

Et de cette pointe jusqu'à Mull of Kintire[493] le flot vient de sud-ouest et le jusant de nord nord-est.

**Voici le cours des marées d'Irlande**

16 - Pour les marées d'Irlande[494] et de Cornouaille[495] jusqu'à Isle of Man, la Lune est au nord nord-est pleine mer. En Irlande, la Lune est à l'est nord-est pleine mer. En la mangue[496] Saint George's Channel, la Lune est à l'est quart de nord-est pleine mer. Et à Ramsey Island, à Milford Haven et en Galles, la Lune est à l'est quart de nord nord-est pleine mer. Et de Londres aux Isles of Scilly[497], la Lune [est] à l'est quart de nord-est pleine mer en la route. Et sache que de Lizard Point jusqu'à Tor Bay, en chenal, à 25 brasses, la marée est au sud-est quart de sud pleine mer. Et cette marée est ainsi jusqu'à Tor Bay.

**Voici le cours [des marées] de Kinsale Head jusqu'au Mull of Kintyre et comment les marées de la côte d'Irlande portent.**

123b - De Kinsale Head jusqu'aux Saltee Islands[498], le flot vient de sud-ouest et prend de l'ouest.

Et au large sur la route, le flot vient d'ouest sud-ouest et le jusant d'est nord-est.

124 - Et des Saltee Islands jusqu'à Wicklow[499] Head le flot vient de sud-ouest et le jusant à l'inverse.

Et de Wicklow Head jusqu'à Lambay[500] Island, le flot vient du nord et le jusant vient du sud.

Et de l'île de Lambay, le long de la côte, le flot vient de sud sud-est et le jusant à l'inverse.

Et de Ballagan[501] Head jusqu'à la pointe d'Ardglass le flot vient du sud sud-ouest et le jusant à l'inverse ; et de la pointe d'Ardglass jusqu'au Kintyre, le flot vient de nord nord-ouest et le jusant de sud-est.

## Pilote côtier - Mer Celtique

### *4 – distances maritimes : navigation en droiture*

**Voici les routes du Cap d'Angleterre jusqu'en Irlande**

124b - Le Cap d'Angleterre et les Isles of Scilly [sont sur un alignement d']est nord-est à l'ouest sud-ouest.

Des Isles of Scilly à Lundy Island, tu iras au nord-est un quart au nord de terre à terre.

Des Isles of Scilly à Batisco[502], tu iras au nord-est et sud-ouest.

Isles of Scilly et Milford Heaven en Galles [sont sur un alignement du] nord nord-est au sud sud-ouest.

Lundy Island et Milford [sont sur un alignement du] nord au sud.

Lundy Island et Gower[503] Pen [sont sur un alignement du] nord nord-est au sud sud-ouest.

De Lundy Island à Ramsey Island, tu iras au nord un quart au nord-ouest.

Lundy Island et Skokholm Island[504] [sont sur un alignement de] l'est sud-est à l'ouest nord-ouest.

De Skokholm Island [jusque] dans les Saltee Islands[505], tu iras au nord-ouest un quart à l'ouest.

Le chef d'Angleterre[506] et Skokholm Island [sont sur un alignement du] nord au sud.

Des Isles of Scilly, si tu vas au nord un quart au nord-est, tu iras [jusque] dans les Saltee Islands.

---

492 *loquestan* (1520), *loquesten* (1502) : Corsewall Pt. (Ecosse)

493 *tarc* (1520), *tare* (1502) : Mull of Kintire.

494 *hirlande* : Irlande.

495 *darefort* : Cornouaille, Galles. Il existe un évêque, William de « Darefort » (1330) et Gailhard II de Durfort (vers 1346-1422), seigneur de Duras, sénéchal d'Aquitaine. Il rend hommage au prince de Galles.

496 *mangue de saint george* : Saint George's Channel. Le canal Saint-Georges est un bras de mer long de 160 kilomètres et large de 81 à 145 kilomètres qui sépare l'Irlande du pays de Galles. Il relie la mer d'Irlande au nord à la mer Celtique et l'océan Atlantique au sud.

497 *sorlingues* : Isles of Scilly.

498 *saltaye* : Saltee Islands.

499 *uquelo* (1520, 1502) : Wicklow Head.

500 *lambaye* (1520, 1502) : Lambay Island.

501 *malignes* (1520), *malines* (1502) : Ballagan Head ; Waters, *op. cit.*, parle de Malin Head (erreur, pas dans la continuité) ; pointe trop au nord de l'Irlande.

502 Sans doute la pointe Saint Govan (le pays de Galles) ?

503 *teneby* : Gower Pen, Man of War Roads ou Tenby, près de Calday ; pays de Galles.

504 *la malle* : Skokholm Island.

505 *saltee* (1520), *ysles de saltes* (1490), *saltaye* (1502) : Saltee Islands.

506 *cap dangleterre* : Cape of Cornwall.

# 1490

**Les sondes que vous trouverez en venant d'Espagne pour aller à l'Île d'Ouessant.**

40 - Une nef vient d'Espagne, de Cabo Toriñana ou de Mugía*[96] pour trouver [les îles] d'Ouessant. Sur cette route, à 100 ou 90 brasses de grosse sonde, vous serez vers Sein, à environ 20 lieues.
Vous trouverez aussi, sur cette route, à 80 brasses, [sable mêlé de] petites coquilles comme celles de Saint-Jacques et coques, [sur la sonde] au plomb.
Sur cette route, prenez du nord tant que vous ne changez pas de sonde. Et si vous êtes à 60 ou 65 brasses, vous trouverez sable fin mêlé et vermeil*[97] et vous serez à côté de l'Île d'Ouessant.
Si vous avez le temps et de jour, allez la chercher au nord-est; vous serez aux alentours de 10 lieues de l'Île d'Ouessant.

41 - Si vous faites route autour du Plateau des Roches-Douvres, vous trouverez 40 brasses, avec du gros sable vermeil.
Et si vous êtes dans la Manche*[98], après avoir doublé les Casquets, allez vers l'est nord-est pour trouver Beachy Head.
Si vous êtes près du banc*[99] des Isles of Scilly, vous trouvez 85 ou 90 brasses. Et vous trouverez [sur la sonde] au plomb, comme couleur de vase.
Et vous naviguerez résolument à côté de ce banc.

42 - Si vous êtes à 80 brasses, vous trouverez du sable fin blanc et noir. Vous serez près de l'Angleterre.
Et si vous êtes à 60 ou à 65 brasses, vous trouverez du sable fin blanc et des [coquilles] blanches et fines [en forme] d'alêne. Vous serez près de Lizard Point.
Si vous êtes à la hauteur de Start Point, vous trouverez du sable grossier roux avec la suie*[100] [de la sonde].
Si vous êtes au large de Portland Bill, vers 30 ou 35 brasses, vous trouverez des pierres, couleur [rouge] feu. Et cette sonde vous durera jusqu'à Saint Helen's Road.
Et si vous êtes à 10 brasses au-dessus, vous trouverez des pierres blanches rompues et d'autres plus grandes en forme

43 - d'alêne. Et vous serez près de Saint Helen's Road et d'Isle of Wight. De là, allez vers l'est pour vous garder du banc de cailloux, les Shingles.

*96 *mongie* : Mugía (Espagne).
*97 *vermeil* : rouge ou vermeil (couleur).
*98 *chenal* : English Channel, la Manche.
*99 The Pol Bank – au sud des Isles of Scilly.
*100 *sieu* : suie à la base d'une sonde.

# 1502

**Les sondes que tu trouveras en venant d'Espagne, des Îles du Vent**[98] ou du Portugal, pour aller à l'Île d'Ouessant.**

17b - Sache qu'une nef qui vient du Portugal pour trouver [les îles] de l'Île d'Ouessant ou Lizard Point, sur cette route, aura 100 ou 90 brasses de sonde en gros. Et [lorsque] tu seras vers Sein, [tu seras] environ à 20 lieues. Tu trouveras sur cette route, 80 brasses, [sable mêlé de] coquilles comme celles de Saint-Jacques et coques, [sur la sonde] au plomb. Sur cette route, prends du nord tant que tu ne changes pas de profondeur. Et si tu es à 60 ou 65 brasses, tu

18 - trouveras sable fin mêlé et vermeil et tu seras à côté de l'Île d'Ouessant. Si tu as le temps, en plein jour, va la chercher au nord-est; tu seras aux alentours de 10 lieues de l'île.
Si tu arrives vers la basse Fromveur tu trouveras un sable grossier, vermeil et roux, par sonde de 40 brasses.
Sache que si tu es [en direction du] banc des Isles of Scilly, tu auras 85 brasses ou 90 brasses. Tu trouveras [sur la sonde] au plomb, comme couleur de basses**[99]. Tu feras fort voile vers le banc des Isles of Scilly. Et si tu es à 80 brasses et que tu trouves un sable fin blanc et noir, sache que tu seras [en direction] de Lizard Point.
Si tu es à 60 ou 65 brasses et que tu trouves un sable blanc [mêlé de coquilles] blanches et effilées [en forme] d'alêne. Tu seras bien près de Lizard Point.
De l'Île d'Ouessant [en direction de] Cape Cornwall, tu trouveras dans la Manche, 70 brasses. Et assez près du cap, [en direction] du Chenal du Four vers Dodman Point, tu trouveras dans le chenal, 60 brasses.
Si tu es [en direction de] de Plymouth ou de Start Point, tu trouveras du sable grossier roux, [en sondant] avec de la suie, par 61 ou 62 brasses.
À la venue de Portland Bill, tu trouveras 35 brasses

19 - brasses et un fond de gravier.
Si tu es près de Portland Bill tu trouveras 30 brasses, avec un fond de pierres, couleur [rouge] feu. Cela durera jusqu'à Saint Alban's Head et si tu y es, tu trouveras un fond de pierres blanches en forme d'alênes cassées et d'autres plus grandes. Sache avec certitude que tu seras à la hauteur de Saint Alban's Head ou celui d'Isle of Wight. De là,

**98 Le nom d'*îles du Vent* peut faire référence à plusieurs groupes d'îles, Les îles du vent des Antilles et les îles Sous-le-Vent au Cap Vert.
**99 Sable fin clair.

# 1520

Les Saltee Islands, Ramsey Island et Holyhead[507] [sont sur un alignement du] nord au sud.
Holyhead et Isle of Man [sont sur un alignement du] nord au sud. Entre Ramsey Island et Holyhead, il y a trois bons havres ; à savoir Cardigan Bay, Saint David's Head[508] et Primant[509]
Saltee Islands et Holyhead [sont sur un alignement d']est nord-est à l'ouest sud-ouest.
Isles of Scilly et Domelian[510] [sont sur un alignement du] nord au sud.
Isles of Scilly et Hyet[511] [sont sur un alignement du] nord-ouest au sud-est ; et prends un quart du nord et un quart du sud.

125a - Isles of Scilly et Ongnatefforte[512] [sont sur un alignement du] nord nord-ouest au sud sud-est.
Isles of Scilly et Cape Clear Island [sont sur un alignement du] nord-ouest au sud-est.
De Lundy Island va au nord-ouest un quart ouest, tu iras quérir Carnsore Point.
Carnsore Point et Saint David's[513] Head [sont sur un alignement d']est en ouest.
Cape Clear Island et Saltee Islands [sont sur un alignement du] est nord-est et ouest sud-ouest.
Dacher[514] et Cabo Toriñana[515] [sont sur un alignement du] nord nord-est au sud sud-ouest.
Et la côte d'Irlande, de la pointe de Dacher jusqu'à Cabo Toriñana, [est sur un alignement du]nord nord-est au sud sud-ouest.

**Voici la route en droiture des Isles of Scilly vers l'Espagne**

125b - Isles of Scilly et Ribadeo[516] [sont sur un alignement du] nord au sud.
Isles of Scilly et Llanes[517] [sont sur un alignement du] nord au sud ; et prends un quart du nord-ouest et un quart du sud-est. Des Isles of Scilly va au sud un quart au sud-ouest et tu iras quérir Cedeira[518]. Et Cedeira est à 2 lieues de Cabo Ortegal.
La tour de Kinsale[519] et la tour d'Hercule[520] [sont sur un alignement du] nord au sud Et garde-toi des Isles of Scilly. La tour de Kinsale et Cape Finisterre [sont sur un alignement du] nord au sud et prends un quart de nord-est et un quart de sud-ouest. Cape Clear[521] et Cabo Prior[522] [sont sur un alignement du] nord au sud.
La pointe de Kinsale Head[523] et la tour d'Hercule [sont sur un alignement du] nord au sud.

**Voici les routes des Isles of Scilly et d'Angleterre jusqu'en Irlande, tout le long de la côte, et le nombre de lieues**

23b - Les Isles of Scilly et l'Île d'Ouessant [sont sur un alignement] du nord nord-ouest au sud sud-est et tu iras dans les Isles of Scilly. Il y a de l'un à l'autre 28 lieues.
Les Isles of Scilly et Cabo Lastres[524] [sont sur un alignement] du nord au sud et prends un quart de nord-ouest et de sud-est. Il y a de l'un à l'autre 128 lieues.
Et il est au nord de Punta de Tazones[525] et de Cabo Lastres jusqu'à Gijón[526], 5 lieues.
Les Isles of Scilly et l'Isla de San Cibrao[527] qui est au sud de Ribadeo[528] [sont sur un alignement] du nord

507 *olle* : Holyhead.
508 Saint David's Head près de Ramsey Island.
509 ? Au pays de Galles.
510 En Irlande ?
511 ? Sans doute Old Head of Kinsale, Irlande.
512 La direction nous amène vers l'Irlande à la pointe Hook Head, au sud des Îles Saltee.
513 *cansalle* : Saint David's Head.
514 Fastnet rock ?
515 *turqueres* (1520), *turcane* (1490, 1520) : Cabo Toriñana ; vue de mer, elle a l'apparence d'une île. Frontón de Toriñan ou Frontón de Finisterre (tronçon de côte entre Cabo Toriñan et Cape Finisterre).
516 *rybedoe* : Ribadeo (Espagne).
517 *langues* : Llanes (Espagne).
518 *syderes* : Cedeira (Espagne).
519 *tour de ongnatefforde* : la direction nous amène à Old Head of Kinsale : Light House, en Irlande.
520 *tour de fer* : torre de Hércules à La Coruña. Tour d'Hercule (Espagne).
521 *cher, clare* (1520), *clare* (1490) : sans doute Cape Clear.
522 *cap de priour* : Cabo Prior (Espagne).
523 *quinsalle* (1520), *veil* (1502), *viell* (1490) : Kinsalle (Irlande).
524 *laistres, lestres* : Cabo Lastres, au nord-ouest de Ribadesella (Espagne).
525 *lestansonne* : Punta de Tazones (Espagne).
526 *iuion* : Gijón (Espagne).
527 *sainct ciprian* : San Cibrao, Cabo de San Ciprián (Espagne). C'est un île à l'époque de Pierre Garcie. Elle est maintenant une presqu'île.
528 *ribedoe* : Ría de Ribadeo (Espagne).

# 1502



2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image Landsat ; Image 2014 TerraMetrics.

Old Light House © Malcolm Totten.

va sur l'est pour te garder des Shingles. À 2 ou 3 lieues d'Isle of Wight, tu trouveras [à] 25 brasses [du sable] fin avec la suie [de la sonde]. À 2 ou 3 lieues des Casquets, tu trouveras [à] 40 brasses des grosses pierres noires tranchées**[100].

Entre Isle of Wight et le Cap de La Hague, tu ne trouveras que 35 ou 40 brasses au plus profond.

Entre Isle of Wight et le Cap d'Antifer, tu ne trouveras que 25 ou 30 brasses au plus profond.

Entre Beachy Head et Isle of Wight, à 1 lieue de terre, tu trouveras 28 brasses, [avec un fond de] gros cailloux, [couleur de] feu.

Entre Fairlight et [l'embouchure de] la Somme, tu ne trouveras que 20 ou 30 brasses.

Entre Folkestone et Boulogne, il y a un banc qui s'appelle le Colbart. Il est sur la route de 20 [lieues], près de Picardie,

20 - Tu trouveras près d'Isle of Wight, 25 ou 27 brasses ; au pied du château de Dover, 10 brasses, et au Pas de Calais, 25 brasses.

Entre Calais et Isle of Thanet, tu trouveras 25 brasses, en rade de Calais, 16 brasses. Le long de la côte des Flandres, tu ne trouveras que 20 brasses, au plus profond.

**100 *rongneuse* : tranchée.



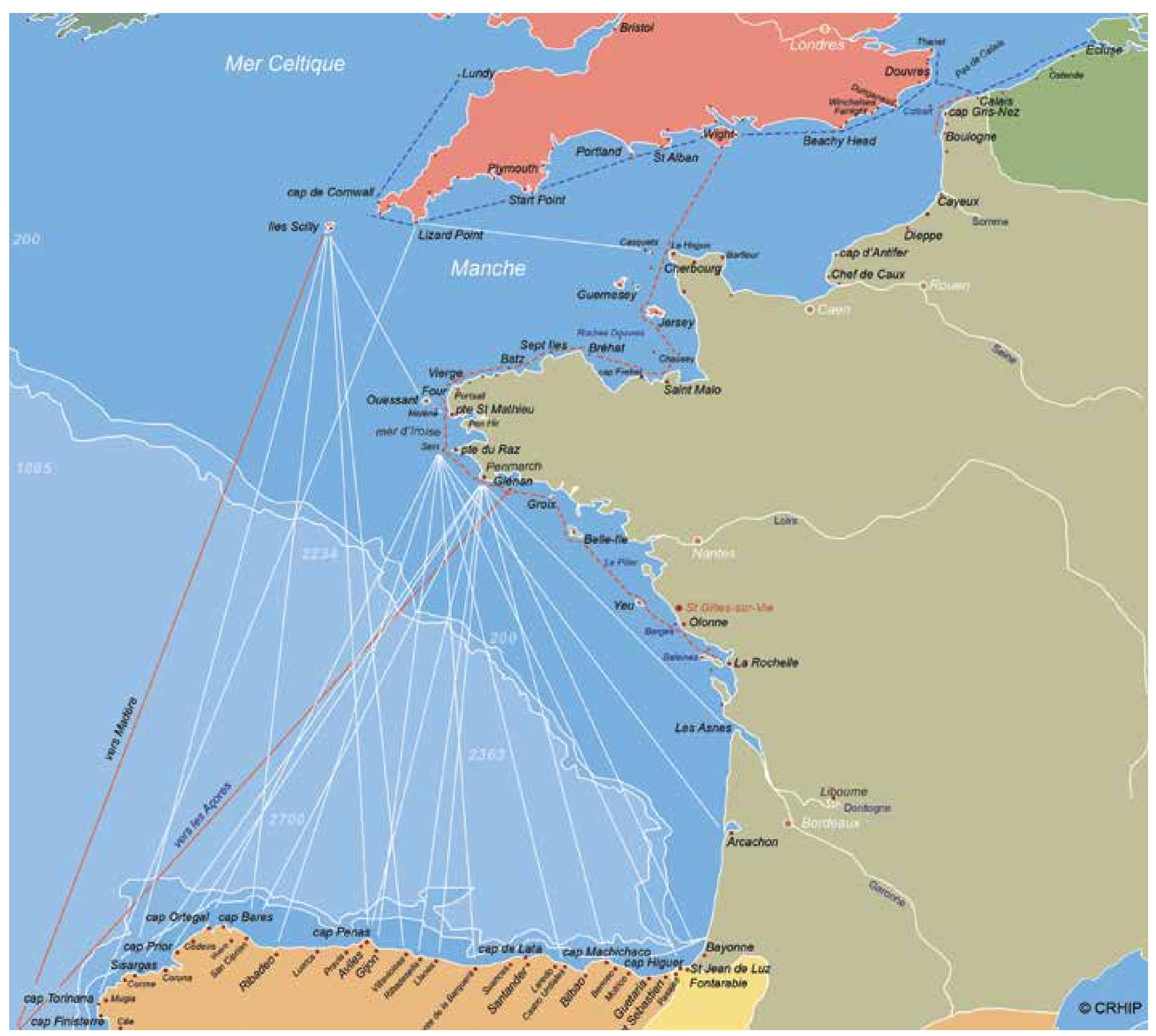

© CRHIP : dessin d'après une carte du XVIIe siècle.

***Old Head of Kinsale,*** *situé dans le comté de Cork. En irlandais,* Un Seancheann, *c'est un promontoire près de Kinsale. Les falaises sont hautes de 70 mètres au sud. Ce cap porte les ruines d'un vieux château et d'une* Light House. *Dès l'époque pré-chrétienne, il est signalé un phare allumé. La tour, qui est encore en place, est l'une des 6, érigée autour de la côte irlandaise par Sir Robert en 1665.*

# 1520

au sud, 125 lieues.
Les Isles of Scilly et les Islas Sisargas[529] [sont sur un alignement] du nord au sud et prends un quart de nord-est et quart de sud-ouest. Il y a de l'un à l'autre 136 lieues.
Les Isles of Scilly et l'Île de Madère [sont sur un alignement] du nord nord-est au sud sud-ouest. L'île a 17 lieues de long. Il y a de l'un à l'autre 330 lieues.
Tu passeras au large de Cape Finisterre[530], à 23 lieues. Des Isles of Scilly au Cape Finisterre, il y a 143 lieues.

24 - Cape Finisterre et Lizard Point [sont sur un alignement] du nord nord-est au sud sud-ouest. [Il y a] de l'un à l'autre 162 lieues.
Lizard Point et les Casquets [sont sur un alignement] d'est en ouest. Il y a de l'un à l'autre 43 lieues.
Lizard Point et Isle of Wight [sont sur un alignement d']est en ouest et prends un quart de nord-est et de sud-ouest. Il y a de l'un à l'autre 52 lieues.




Routes en droiture vers l'Espagne, décrites par Pierre Garcie en 1490, 1502, 1520 © CRHIP.

529 *sissercque* : Islas Sisargas (Espagne).
530 *fine terre* : Cape Finisterre (Espagne).







Amer *perrourse - la poincte de Rye* [Pilours - la Pointe de Riez], Pierre Garcie,1520, p. 38.

***Pilours*** *: roche au nord-ouest de la baie de Saint-Gilles-Croix-de-Vie. Lorsqu'un marin veut entrer dans l'embouchure de la Vie, il utilise cette roche,* perrourse, *comme point de repère. L'alignement de cette roche avec l'Étoile polaire indique l'accès du port de Saint-Gilles-Croix-de-Vie. L'Étoile polaire est au bout de la queue de la Petite Ourse, d'où le nom de cette roche :* « pile dans l'ours ».

**Pilote côtier - Ouest France**

# 1490 - 1502 - 1520




2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO.

Ce chapitre, le Pilote côtier - Ouest France, expose six thèmes :

1 - sondes (2 pages) ;
2 - distances maritimes : navigation en droiture (6 pages) ;
3 - accès maritimes et ports (33 pages) ;
4 - route maritime Loire (13 pages) ;
5 - route maritime Gironde (5 pages) ;
6 - distances maritimes : navigation au cabotage (6 pages).

Soit 65 pages pour l'impression de 1520, format in-4°.

| *Pilote Ouest France* | 1520 | 1490 | 1502 |
|---|---|---|---|
| pages | 65 | 10 | 7 |

# 1490

**Voici les sondes en venant d'Espagne du nord au sud de La Rochelle**

43b - Sache qu'en ces parages,
[Si vous avez] 50 brasses, vous serez à 17 lieues de la terre.
Si vous avez 40 brasses, vous serez à 12 lieues.
Si vous avez 30 brasses, vous serez à 7 lieues.
Si vous avez 24 brasses, vous serez à 4 lieues.

44 - En cette route, vous trouverez, [comme fond, de la] vase et vous serez vers le Pertuis de Maumusson et près de terre.
Si vous trouvez, [comme fond,] des pierres [de la grosseur d'une fève ou d'un] pois, vous serez au large de la Pointe des Baleines ou d'Olonne.
N'approche point de cette sonde de 25 brasses, si vous n'y êtes pas de jour.
Et si vous êtes au sud de l'Île d'Yeu à 40 brasses, vous trouverez [un fond] sablonneux et vous serez à 14 lieues de la terre.
Et à 50 brasses, vous serez à 10 lieues de la terre.
Sache qu'à 30 brasses, vous verrez l'île par temps clair.
Si vous êtes en mer de Loire, par 60 brasses,

45 - vous trouverez [un fond de] vase tant que vous [ne] soyez à 25 brasses.
Quand vous serez au sud de Belle-Île, à 60 brasses, vous serez à 10 lieues et n'approchez plus que de 40 à 50 brasses si vous n'y êtes pas de jour. Car sachez qu'en route de Belle-Île aux Îles de Glénan, il y a 50 brasses.
Au large des Îles de Glénan et de la Pointe de Penmarc'h, à 60 brasses, vous serez à 6 lieues, avec de la vase sur toute la côte, jusqu'au Raz de Sein où il y a du gros sable.

# 1502

**Voici les sondes en venant d'Espagne, au large des îles, au nord de La Rochelle**

28 - Sache qu'en ces parages, [si tu as] 50 brasses, tu seras à 17 lieues de la terre.
Si tu es à 40 brasses, tu seras à 12 lieues de la terre.
Si tu es à 30 brasses, tu seras à 7 lieues de la terre.
Si tu es à 24 brasses, tu seras à 4 lieues de la terre.
En cette route, tu trouveras, [comme fond, de la] vase. Tu seras vers le Pertuis de Maumusson et près de terre.
Et [quand tu] trouveras, [comme fond,] des pierres [de la grosseur d'une fève ou d'un] pois**[85], sache que tu seras au large de la Pointe des Baleines ou d'Olonne. N'approche point si tu n'y es pas de jour en cette sonde de

29 - 25 brasses.
Et si tu es au sud de l'Île d'Yeu, à 60 brasses, tu trouveras [un fond] sablonneux et tu seras à 14 lieues de la terre.
Si tu es à 50 [brasses], tu seras à 10 lieues de la terre. Sache qu'à 30 basses, tu verras l'île par temps clair.
Sache que si tu es en mer de Loire par 60 brasses, tu trouveras [un fond de] vase tant que tu [ne] soies à 25 brasses.
Sache qu'au sud de Belle-Île, à 60 brasses, tu en seras à 10 lieues et n'approche plus que de 40 à 50 brasses si tu n'y es pas de jour. Car sache qu'en route de Belle-Île aux Îles de Glénan, à 50 brasses, tu seras bien près de terre ; et faites**[86] attention, car il y a des sondes trompeuses près des Îles de Glénan et de la Pointe de Penmarc'h.

**85 *pois* (1502) : gravier.
**86 Une des rares fois où le texte s'exprime à la deuxième personne du pluriel, comme dans le texte « v. 1490 ».

# 1520

## Pilote côtier - Ouest France

***I – sondes***




Distances de la côte et sondes, décrites par Pierre Garcie en 1490 © CRHIP.

# 1490

**Les vues de La Rochelle jusqu'en Flandres**

46 - De La Pallice à la Pointe des Baleines, il y a 1 vue ;
De la Pointe des Baleines à Olonne, il y a 1 vue ;
D'Olonne à l'Île d'Yeu, il y a 1 vue ;
De l'Île d'Yeu à Belle-Île, il y a 3 vues ;
De Belle-Île à l'Île de Groix, il y a 1 vue ;
De l'Île de Groix aux Îles de Glénan, il y a 1 vue ;
Des Îles de Glénan à la Pointe de Penmarc'h, il y a 1 vue ;
De la Pointe de Penmarc'h à la Pointe du Raz, il y a 9 lieues ;
De la Pointe du Raz à la Pointe Saint-Mathieu, 9 lieues ;

47 - De la Pointe Saint-Mathieu au Chenal du Four, il y a 1 vue ;
Du Chenal du Four à l'Île Vierge, il y a 1 vue ;
De l'Île Vierge à l'Île de Batz, il y a 2 vues ;
Des Sept-Îles à l'Île de Bréhat et de l'Île de Bréhat

# 1502

**Les vues de La Rochelle jusqu'en Flandres**

27 - De La Pallice à la Pointe des Baleines, il y a 7 lieues ;
De la Pointe des Baleines à Olonne, 7 lieues ;
D'Olonne à l'Île d'Yeu, 7 lieues ;
De l'Île d'Yeu à Belle-Île, 20 lieues ;
De Belle-Île à l'Île de Groix, 7 lieues ;
De l'Île de Groix aux Îles de Glénan, 7 lieues ;
Des Îles de Glénan à la Pointe de Penmarc'h, 7 lieues ;
De la Pointe de Penmarc'h à la Pointe du Raz, 9 lieues ;
De la Pointe du Raz à la Pointe Saint-Mathieu, 9 lieues ;
De la Pointe Saint-Mathieu au Chenal du Four, 7 lieues ;
Du Chenal du Four à l'Île Vierge, 7 lieues ;
De l'Île Vierge à l'île de Batz, il y a 14 lieues ;
De l'Île de Batz jusqu'aux Sept-Îles, il y a 7 lieues ;




2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image Landsat ; Image 2014 DigitalGlobe.

***La Rochelle** est la capitale historique de l'Aunis. En se développant, les habitations de* Cougnes *se rapprochent progressivement de la mer, jusqu'à ce qu'une cité de pêcheurs, (appelée* Rupella*, petite roche, origine du nom de la ville de La Rochelle) soit fondée, aux environs du IX*e *siècle, sur un promontoire rocheux au milieu des marais. Par la suite, les faubourgs de Cougnes, de Saint-Nicolas et du Pérot sont rattachés à la ville et entourés d'une enceinte au XIII*e *siècle. Dans les années 1530 et suivantes, la population de La Rochelle se convertit au protestantisme, pour être entièrement huguenote au début des guerres de religion.*
*À partir du milieu du XIV*e *siècle, le havre est protégé par la construction de deux tours, de la Chaîne et de Saint-Nicolas. La Rochelle se retrouve rapidement le seul vrai grand port entre Bordeaux et Nantes, à la tête d'un réseau portuaire dense sur les côtes du bas Poitou, de l'Aunis et de la Saintonge. Les marchands rochelais rivalisèrent avec les marins bretons, basques et normands qui les avaient précédés, depuis la seconde moitié du XV*e *siècle. De nombreux navires partaient chaque année du port de La Rochelle pour les bancs de Terre-Neuve, l'Acadie et le Canada. Cette activité de pêcherie entraîna l'installation de petits comptoirs le long du fleuve St-Laurent. Même actuellement, elle conserve plus que jamais son titre de* Porte océane.

# 1520

## Pilote côtier - Ouest France

### *2 – distances maritimes : navigation au cabotage vers le nord de La Rochelle*

**Voici les distances en vues entre Chef de Baie à La Rochelle et les Flandres**

| | |
|---|---|
| 102a - Sache que de Chef de Baie[531] à la Pointe du Grouin-du-Cou[532], il y a | 1 vue[533] ; |
| De la Pointe du Grouin-du-Cou [jusqu'] aux Barges d'Olonne[534], | 1 vue ; |
| Des Barges d'Olonne à l'Île d'Yeu[535], | 1 vue ; |
| De l'Île d'Yeu à Belle-Île[536], | 3 vues ; |
| Des Belle-Île à l'Île de Groix[537], | 1 vue ; |
| De l'Île de Groix aux Îles de Glénan[538], | 1 vue ; |
| Des Îles de Glénan à la Pointe de Penmarc'h[539], | 1 vue ; |
| De la Pointe de Penmarc'h à la Pointe du Raz[540], | 9 lieues ; |
| De Chef de Baie à la Pointe du Raz, | 10 vues ; |
| Et en lieues, | 70 lieues ; |
| De la Pointe du Raz à la Pointe Saint-Mathieu[541], | 1 vue ; |
| De la Pointe Saint-Mathieu au Chenal du Four[542], | 1 vue ; |
| Du Chenal du Four à Île Vierge[543], | 1 vue ; |
| D'Île Vierge à l'Île de Batz[544], | 1 vue ; |
| De l'Île de Batz à Sept-Îles[545], | 1 vue ; |
| Des Sept-Îles à l'Île de Bréhat[546], | 1 vue ; |
| De l'Île de Bréhat au Cap Fréhel[547], | 10 lieues ; |
| Du Cap Fréhel à Saint-Malo, | 4 lieues ; |
| De Saint-Malo aux Îles Chausey, | 6 lieues ; |
| Des Îles Chausey[548] à Jersey, | 7 lieues ; |
| De Jersey[549] au Cap de La Hague, | 8 lieues ; |
| Du Cap de La Hague [550] à la Pointe de Barfleur[551], | 10 lieues ; |
| De la Pointe de Barfleur au Cap de La Hève[552], | 3 vues ; |
| Cap de La Hève est l'entrée de la Seine[553], | |
| Du Cap de La Hève à Cap d'Antifer[554], | 1 vue ; |
| De Cap d'Antifer à Saint-Valéry-en-Caux[555], | 1 vue ; |
| 103 - De Saint-Valéry à Dieppe, | 1 vue ; |

531 *chief de boys* (1520), *chef de boys* (1490) : La Rochelle.

532 *chief de cors* (1520) : Pointe du Fier à Ars en Ré ou Pointe du Grouin-du-Cou ?

533 *veue* : c'est la limite de visibilité d'une voile sur l'horizon par temps clair qui détermine la « *veue* », l'unité de mesure de la distance en mer. Le souci de ne pas perdre de vue la terre guide ceux qui « *se mettent en mer* ». Cette navigation « *à vue* » ou « *à l'estime* » se perpétuera jusqu'aux grandes expéditions en haute mer. Elle est estimée à 7 lieues ou 21 milles nautique. Voir le commentaire, page 340.

534 *barges d'olone* (1520, 1490) : Barges d'Olonne ; elles sont constituées de nombreux récifs, s'étendant jusqu'à 2 milles de la côte ouest des Sables d'Olonne.

535 *d'ieux* (1520, 1490) : Île d'Yeu.

536 *bellisle* (1520, 1490), *belisle* (1520, 1502) : Belle-Île.

537 *groye, groie* (1520, 1490, 1502) : Groix.

538 *glenan* (1520, 1490, 1502), *glenans, glynans* (1520) : Îles de Glénan.

539 *pemmarc, penmarch* (1520, 1490), *pellen penmarch* (1502) : Pointe de Penmarc'h.

540 *ras* (1520, 1490, 1502), *fontenault* (1490) : Pointe du Raz, ou Pointe du Fontenay, Pointe des Fontaines. Pointe du Raz de Fontenoy.

541 *sainct mahe* (1520, 1490, 1502) : Pointe Saint-Mathieu.

542 *four* (1520, 1490) : Chenal du Four.

543 *bregerac* (1520), *bergroach* (1490, 1502) : Île Vierge.

544 *isle de bas* (1520), *bazpaul* (1490), *bazpoul* (1502) : Île de Batz.

545 *sept isles* (1520, 1490) : Sept-Îles.

546 *brehac* (1520, 1490), *brehat* (1490, 1502) : Île de Bréhat.

547 *froulle* (1520), *frelle* (1490), *freelle* (1502) : Cap Fréhel.

548 *chasaye* (1520), *chansay* (1490), *chansaye* (1502) : Chausey.

549 *iarsaye* (1520, 1502), *iarsay* (1490) : Jersey.

550 *la hacque* (1520), *la hougue* (1490), *hague* (1502) : La Hague.

551 *barflour* (1490, 1502, 1520) : Barfleur ; « flour, fleur » semble venir du norrois « *floï* » qui désigne une large baie, un estuaire.

552 *cul de caux* (1520), *caulx* (1490, 1502) : Cap de La Hève. Voir note 186.

553 *saynne* (1520) : Seine.

554 *antifer* (1520) : Cap d'Antifer.

555 *sainct valeric de caulx* (1520) : Saint-Valéry-en-Caux.

# 1490

au Cap Fréhel, il y a 10 lieues;
Du Cap Fréhel à Saint-Malo, il y a 4 lieues;
De Saint-Malo aux Îles Chausey, il y a 6 lieues;
Des Îles Chausey à Jersey, il y a 1 vue;
De Jersey au Cap de La Hague, il y a 8 lieues;
Du Cap de La Hague à Isle of Wight, il y a 4 vues;

48 - D'Isle of Wight à Calais, il y a 5 vues;
De Calais à l'Écluse, il y a 3 vues.

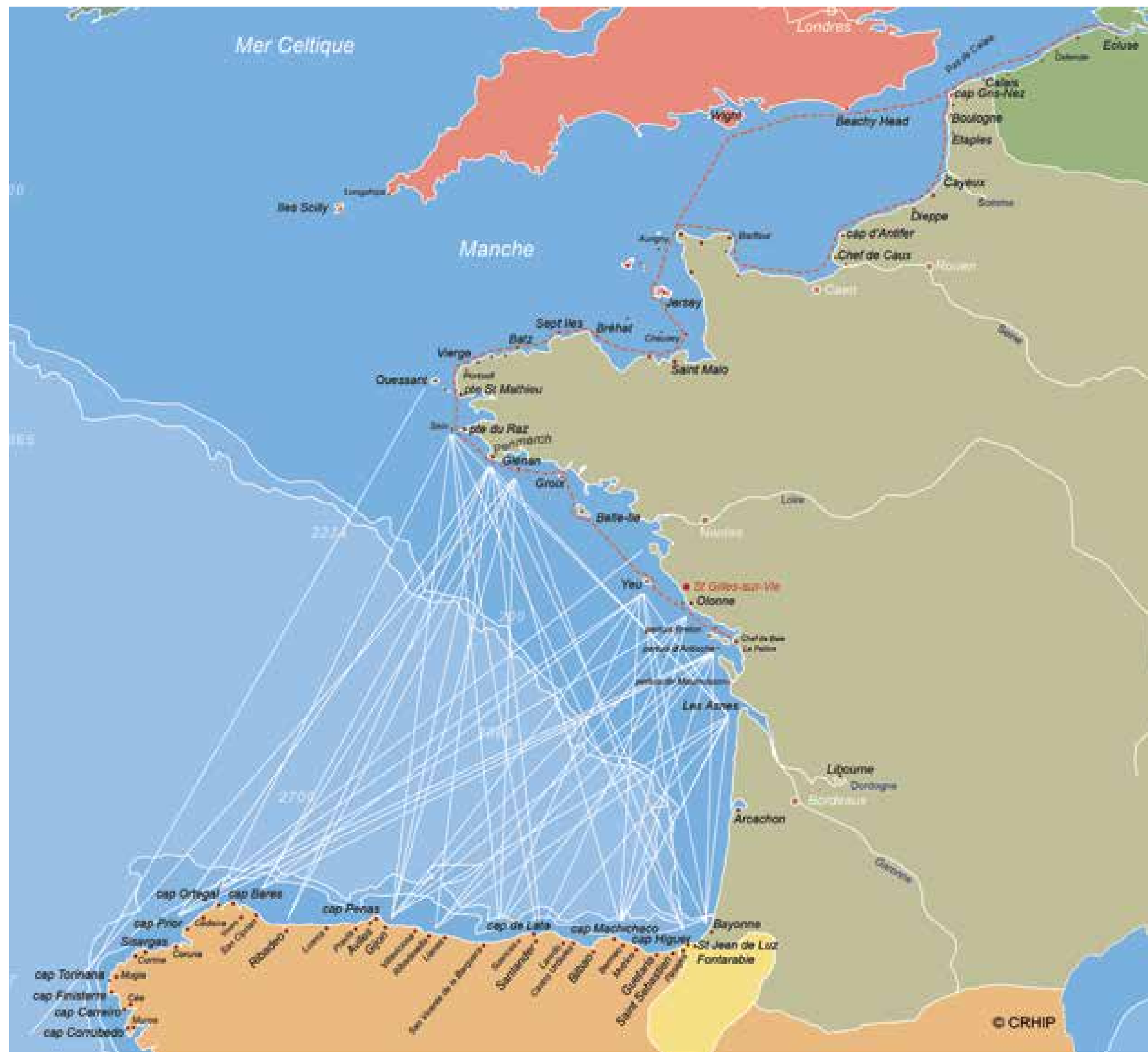
# 1502

28 - Des Sept-Îles à l'Île de Bréhat 7 lieues;
De l'Île de Bréhat au Cap Fréhel 10 lieues;
Du Cap Fréhel à Saint-Malo 4 lieues;
De Saint-Malo aux Îles Chausey 4 lieues;
Des Îles Chausey à Jersey 7 lieues;
De Jersey au Cap de La Hague 8 lieues;
Du Cap de La Hague à Isle of Wight 28 lieues;
D'Isle of Wight à Calais 42 lieues;
De Calais à l'Écluse 21 lieues.

**Comment les terres de Bretagne et d'Espagne gisent et combien de lieues.**

29 - La basse Pierres Vertes**[87] et Cap [Finisterre sont sur un alignement du] nord nord-est au sud sud-ouest.
La Pointe de Penmarc'h et les Islas Sisargas [sont sur un alignement du] nord nord-ouest au sud

**87 *basse ferde* (1502), *basse froide* (1490) : haut-fond d'Ouessant, les Pierres vertes, juste avant le Passage du Fromveur.




Routes en droiture vers l'Espagne, décrites par Pierre Garcie en 1490, 1502, 1520 © CRHIP.

# 1520

De Dieppe[556] à l'entrée de Crotoy[557], 1 vue.

**Voici à partir de la Somme**

De l'entrée de la Somme jusqu'à Étaples, 1 vue;
D'Étaples à Fort de Blannes-Boulogne[558], 1 vue;
De Boulogne à Dunkerque[559], 1 vue;
De Dunkerque à Ostende[560], 1 vue;
D'Ostende à l'Écluse, 1 vue.

## Pilote côtier - Ouest France

### *3 – distances maritimes : navigation en droiture*

**Voici les droitures[561] et routes d'Espagne au Poitou et à la Bretagne [et] pour savoir en quel rhumb de vent les pointes de terre demeurent les unes des autres. Et tout d'abord**

18 - Saint-Jean-de-Luz[562] et les Ânes[563] de Bordeaux [sont sur un alignement du] nord au sud, et il y a de l'un à l'autre 63 lieues.

Les Ânes de Bordeaux et Lequeitio[564] [sont sur un alignement du] nord au sud quart de nord-est et de sud-ouest, et il y a de l'un à l'autre 68 lieues.

Les Ânes de Bordeaux et Cabo Machichaco[565] [sont sur un alignement] de nord nord-est au sud sud-ouest, et il y a de l'un à l'autre 67 lieues.

Les Ânes et Santander[566] [sont sur un alignement du] nord-est au sud-ouest quart de nord et de sud; il y a de l'un à l'autre 60 lieues.

Les Ânes et Villaviciosa[567] [sont sur un alignement du] nord-est au sud-ouest, et il y a 70 lieues.

Les Ânes et Cabo Peñas[568] [sont sur un alignement du] nord-est au sud-ouest, et prends un quart d'est et d'ouest, et il y a 81 lieues.

Le Pertuis d'Antioche[569] et Cabo Higuer de Fuenterrabía[570] [sont sur un alignement] du nord au sud, et il y a de l'un à l'autre 60 lieues. Et tu passeras au large des Ânes de Bordeaux.

Le Pertuis d'Antioche et Cabo Machichaco [sont sur un alignement] du nord au sud quart de nord-est et sud-ouest, et il y a de l'un à l'autre 50 lieues.

Ce Pertuis [d'Antioche] et Isla San Vicente de la Barquera[571] [sont sur un alignement] du nord-est au sud-ouest et prend un quart de nord et de sud, et il y a 67 lieues.

Ce Pertuis et Monte de Peña Santa[572] [sont sur un alignement] du nord nord-est au sud sud-ouest, et il y a 66 lieues.

Ce Pertuis et Gijón[573] [sont sur un alignement du] nord-est au sud-ouest, [et il y a] 76 lieues.

Ce Pertuis et Cabo de Bares[574] [sont sur un alignement] du nord-est au sud-ouest, et prend un quart d'est et d'ouest, il y a de l'un à l'autre 100 lieues.

---

556 *dippe, dieppe* (1520) : Dieppe.
557 *crotay* (1520), *crotoy* (1502) : Crotoy.
558 *blannez* (1520) ; fort de Blannes : Boulogne/Fort de la Crèche ; Ambleteuse-Fort Mahon, près d'Audreselles.
559 *ducarque* (1520, 1502) : Dunkerque.
560 *ostande* (1520, 1502) : Ostende.
561 *traversees :* routes en droiture.
562 *sainct iehan de lucz, sainct iehan de lux* (1520) : Saint-Jean-de-Luz ; le Plateau de Saint-Jean-de-Luz consiste en une chaîne de hauts-fonds rocheux et de bancs. Ils sont situés au large, entre l'entrée de L'Adour [Le Boucau] et Cap Figuier [Le Fier]. Il faut les éviter largement par gros temps, la mer se brise sur certaines des têtes.
563 *asnes* (1520, 1490, 1502) : Les Ânes de Bordeaux, banc de sable à l'embouchure de la Gironde.
564 *la questive* (1520) : Lequeito, Lekeitio, Cabo de Santa Catalina, Espagne.
565 *machessac* (1520) : Cabo Machichaco, Espagne.
566 *sainct ander* (1520), *sainct andre* (1502) : Santander, Espagne.
567 *ville vicieuse* (1520) : Villaviciosa, Espagne.
568 *pannes de cosson, pannes de cousson* (1520) : Cabo Peñas, Espagne. Voir la carte page 239.
569 *partuys d'antioche* (1520, 1490, 1502), *danthioche* (1520) : Pertuis d'Antioche.
570 *fonterabye, fontarabye, fonterrabie, fonterrabye* (1520) : Au sud de Fontarabie (ou *Fuenterrabía* en espagnol), Peñas de Aya est une montagne connue comme le Mont Batallera ou La Couronnée (814 mètres). Son sommet ressemble à une couronne ; cf. la montagne de la Lune ou la montagne Bataillere.
571 *sainct vincent, sainct vincent de la barriquere* (1520), *de la bacquere* (1502), *de la barquere* (1520, 1490) : San Vicente de la Barquera, Espagne.
572 *sainct hoingne, hoigne* (1520) : Santoña ou Monte de Peña Santa, (2607 mètres), Espagne.
573 *iuion* (1520) : Gijón, Espagne.
574 *cap de vayres, vaires, voyre, voyres* (1520) : Cabo de Bares, Espagne.

# 1502

sud-ouest un quart de sud et de nord, et il y a entre eux 26 vues.
Îles de Glénan et San Vicente de la Barquera [sont sur un alignement du] nord au sud, il y a entre eux 85 lieues.
L'Île de Groix et Santander [sont sur un alignement du] nord au sud, il y a entre eux 85 lieues.

30 - Belle-Île et Laredo [sont sur un alignement du] nord au sud, et il y a entre eux 68 lieues.
L'Île d'Yeu et Cabo Machichaco [sont sur un alignement du] nord au sud, et il y a entre eux 52 lieues.
Olonne et San Sebastián [sont sur un alignement du] nord au sud.




2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image Landsat.

*La traversée du Golfe de Gascogne, vaste extension maritime de 223 000 km², est toujours redoutée par les pêcheurs. Les fonds passent de 2700 mètres à 200 mètres en s'approchant des côtes de France. Les mouvements de la houle prennent beaucoup d'importance. Les vents forts du nord-ouest qui le parcourent ont pour origine les basses pressions centrées sur les Îles Britanniques et la mer du Nord, combinées avec l'anticyclone des Açores. Le sud du Golfe de Gascogne affronte les plus grosses houles de l'océan Atlantique. À l'embouchure de l'Adour, à Anglet, près de Bayonne, les vagues formées à des milliers de kilomètres, peuvent atteindre 6 à 8 mètres de haut.*
*Lorsque les pêcheurs de Saint-Gilles-Croix-de-Vie partent à la pêche au thon blanc, au début de l'été, ils vont à la rencontre des bancs au large de Cabo Ortegal en Espagne. La chasse poursuite au thon peut alors s'engager sur « la ligne de suroit de terre » ou « cap au nordet ». Elle se fait de mai à septembre, allant des Açores aux Soles, au large d'Ouessant, en faisant une large courbure dans le Golfe de Gascogne. Les pêcheurs suivent la ligne des 150-200 mètres du Golfe, là où les bancs de thon trouvent le plancton, leur friandise. En raison du temps et des vents, les conditions de pêche sont très risquées.*

# 1520

19 - Pars de San Ciprián[527] et tu iras au nord de Cabo de Bares.

Du Pertuis d'Antioche, si tu vas à l'ouest sud-ouest, tu iras 15 lieues. Au large de Cabo Ortegal[575], tu iras quérir une île[576] [Les Açores] qui est en mer dont il y a, de Cabo de Bares à cette île, 150 lieues.

Et il y a, de Cabo de Bares à ce Pertuis, 104 lieues.

La Pointe de Saint-Etienne[577] d'Ars-en-Ré part de l'Île de Ré vers le cap, du nord-est au sud-ouest, et prends un quart de l'est et de l'ouest. Il y a de l'un à l'autre 180 lieues.

Cabo Ortegal et l'Île du Pilier[578] [sont sur un alignement] du nord-est au sud-ouest, et il y a une route de 104 lieues.

Les Barges d'Olonne et Motrico[579] [sont sur un alignement] du nord au sud, et il y a de l'un à l'autre 66 lieues.

Les Barges et l'havre de Bilbao[580] [sont sur un alignement] du nord au sud quart de nord-est et de sud-ouest, et il y a 66 lieues.

Les Barges d'Olonne et la tour de Luarca[581] [sont sur un alignement] du nord nord-est au sud sud-ouest, et il y a de l'un à l'autre 66 lieues.

[L'alignement] entre les Barges et Cabo Machichaco[582] est de 62 lieues.

Les Barges d'Olonne et Ribadesella[583] [sont sur un alignement] du nord-est au sud-ouest, et prends un quart de nord et un quart de sud. Il y a de l'un à l'autre 80 lieues.

Les Barges d'Olonne et les falaises de Cabo Peñas [sont sur un alignement] du nord-est au sud-ouest, et il y a de l'un à l'autre 85 lieues.

Et si tu n'arrives à serrer les falaises sur le sud-ouest, tu iras près de la tour de Luarca qui est en amont de Ribadeo[584].

Les Barges et Cabo Ortegal [sont sur un alignement] du nord-est au sud-ouest. Et prend un quart de l'est et de l'ouest. Il y a entre eux 111 lieues.

Si tu n'arrives à trouver Cabo Ortegal, tu iras quérir les Islas Sisargas[585].

Cabo Ortegal et Ribadesella[586] [sont sur un alignement] du nord-est à l'ouest sud-ouest, et il y a de l'un à l'autre 120 lieues.

**Voici, à partir de l'Île d'Yeu**

20 - Le nord de l'Île d'Yeu aux Barges d'Olonne [sont sur un alignement] du nord-ouest au sud-est, et il y a entre eux 9 lieues.

L'Île d'Yeu aux Ânes de Bordeaux [sont sur un alignement] du nord-ouest au sud-est, et prends un quart de nord de sud. Il y a entre eux 25 lieues.

L'Île d'Yeu au Boucau de Bayonne[587] [sont sur un alignement] du nord nord-ouest au sud sud-est, et il y a de l'un à l'autre 74 lieues.

L'Île d'Yeu à San Sebastián[588] [sont sur un alignement] du nord au sud, et prends un quart de nord-ouest et un quart de sud-est. Il y a de l'un à l'autre 66 lieues.

L'Île d'Yeu et Cabo Machichaco [sont sur un alignement] du nord au sud, et il y a de l'un à l'autre 68 lieues.

L'Île d'Yeu et Monte de Peña Santa [sont sur un alignement] du nord au sud et prends un quart de nord-ouest et sud-ouest. Il y a de l'un à l'autre 74 lieues.

L'Île d'Yeu et San Vicente de la Barquera [sont sur un alignement] du nord nord-est au sud sud-ouest, il

575 *ortigueres* (1520), Cabo Ortegal, Espagne.

576 Les Açores, qui sont à 864 milles, soit 288 lieues.

577 *sainct estienne* (1520) : Église Saint-Etienne d'Ars-en-Ré ; la Pointe des Baleines ou la Pointe de Grignon. (erreur sur cette distance vers Cabo de Bares : 100 lieues, 300 milles, et non 180 lieues).

578 *pillier* (1520) : Île du Pilier, Noirmoutier.

579 *montriques* (1520) : Motrico, Espagne.

580 *laure de billebaux* (1520) : l'havre de Bilbao.

581 *lincres, luercque* (1520) : Luarca, Luerques, Puerto de Luarca, Espagne.

582 *machessac, marthicaco* (1520), *martichaco* (1502) : Cabo Machichaco.

583 *rebedeseille* : Ribedesella, Espagne.

*584* *ribedoe, rybedoe, ribedo* (1520) : Ría de Ribadeo.

585 *sissercque, sissergue, sissergues* (1520, 1502) *sisergue* (1490) : Islas Sisargas, Espagne.

586 *rydelles* (1520) : La Rochelle ou Ribadesella (entre Cabo Ortegal et Ribadesella, il y a 120 milles ou 40 lieues). Si nous suivons l'axe est nord-est à ouest sud-ouest, cela nous mène à La Rochelle au nord et à Lisbonne au sud.

587 *boucaut de bayonne, boucquau de ayonne ; boucqueau de bayonne* (1520, 1502), *bouqueau de bayonne* (1490) : Le Boucat de Bayonne ; boucau (petite bouche) ; Boucau de Bayonne.

588 *sainct sebastien* (1520) : San Sebastián.

# 1520

y a de l'un à l'autre 78 lieues.
Les Chiens Perrins de l'île [d'Yeu] et Gijón [sont sur un alignement] du nord-est au sud-ouest et prends un quart de nord et de sud. Il y a de l'un à l'autre 75 lieues.
L'Île d'Yeu et Cabo de Bares [sont sur un alignement] du nord-est au sud-ouest, et il y a entre eux 100 lieues. Et si tu ne touches pas à Cabo de Bares, tu iras quérir l'havre de la Basme[589].
L'Île d'Yeu et les Islas Sisargas [sont sur un alignement] du nord-est au sud-ouest, et prends un quart de l'est et de l'ouest. Il y a de l'un à l'autre 122 lieues.
Et si tu n'arrives à trouver les Islas Sisargas, tu iras quérir une île qui s'appelle Fuerteventura[590], et il y a de l'un à l'autre 285 lieues.
L'Île d'Yeu et Cabo Machichaco [sont sur un alignement] du nord au sud, et il y a entre eux 52 lieues.

**Voici, à partir de Belle-Île**
Belle-Île et l'Île d'Yeu [sont sur un alignement] du nord-ouest au sud-est, et il y a une route de 17 à 20 lieues.
Belle-Île et [le Bassin d']Arcachon[591] [sont sur un alignement] du nord-ouest au sud-est, et prends un quart de nord et sud. Il y a de l'un à l'autre 57 lieues.

21 - Et tu passeras près de deux bancs[592] qui sont au nord d'Arcachon.
Belle-Île et Saint-Jean-de-Luz [sont sur un alignement] du nord-ouest au sud-est, et il y a de l'un à l'autre 88 lieues.
Belle-Île et Cabo Machichaco [sont sur un alignement] du nord au sud quart de nord-ouest et de sud-est, et il y a entre eux 75 lieues.
Belle-Île et Monte de Peña Santa [sont sur un alignement] du nord au sud, et il y a de l'un à l'autre 85 lieues.
Belle-Île et San Vicente de la Barquera [sont sur un alignement] du nord au sud quart de nord-est et de sud-ouest, et il y a entre eux 83 lieues.
Belle-Île et Gijón [sont sur un alignement] du nord nord-est au sud sud-ouest, et il y a de l'un à l'autre 85 lieues.
Le Cap de Sainte-Marie[593] de Belle-Île et la montagne[594] qui est au sud de Ribadeo nord-est et sud-ouest, prends un quart de nord et de sud. Il y a de l'un à l'autre 100 lieues.
Le sud de Belle-Île et Cabo Finisterre[595] [sont sur un alignement] du nord-ouest au sud-ouest, et il y a de l'un à l'autre 130 lieues.
Si tu es au large de Belle-Île, à 2 lieues, cours sur le sud-est et tu iras au large de l'Île d'Yeu, à 2 lieues. Et tu iras au large de l'Île d'Oléron[596], à 2 lieues. Et tu iras quérir les Ânes de Bordeaux. Il y a de Belle-Île jusque vers les Ânes, 45 lieues.
De Belle-Île à Laredo[597] [sont sur un alignement] du nord au sud, et il y a entre eux 68 lieues.

**Voici, à partir des Îles de Glénan**
Les Îles de Glénan au Cabo Higuer[598] de Fuenterrabía [sont sur un alignement] du nord nord-ouest au sud sud-est, et il y a entre eux 95 lieues.
Les Îles de Glénan à Laredo [sont sur un alignement] du nord au sud et prends un quart de nord-ouest et un quart de sud-est. Il y a de l'un à l'autre 95 lieues.
Les Îles de Glénan à San Martín de la Arena[599] [sont sur un alignement] du nord au sud. Il est en l'ouest

589 Golfo da Masma (Foz), entre Ribadeo et Burela. voir note 1183
590 *fortuentura* (1520) : Fuerteventura, Îles Canaries ; *Fortaventure* au Moyen Âge.
591 *archasson, arcasson* (1520), *halcassone* (1490), *alcasone* (1502) : Arcachon, un mouillage qui se trouvait de *Bernet* à l'anse de l'*Aiguillon*.
592 Charles Duffart (« *La navigation en Gironde* » - 1895) énonce les bancs qui ont formés plus tard, la *langue du Ferret* et la *Dune*. Au xvi[e] siècle, quatre groupes de bancs ou d'îles existaient : *Ville-Papo* (la passe Papon), *Prigonen*, puis la *Pile* (Pilat) et la *Matte.* Actuellement ces bancs sont appelés le *banc d'Arguin*. Voir note 1008.
593 *saincte marie de belisle* (1520) : Sainte-Marie à Sauzon, ou Pointe du Cardinal, ou Pointe des Poulains.
594 La montagne de Ribadeo : Monte Mondigo (566 mètres).
595 *fine terre* (1520) : Cabo Finisterre.
596 *d'oloyron* (1520) : Oléron.
597 *laredou* (1520), *laredou* (1502) : Laredo.
598 *le fier* (1520) : un bras de terre ou un cap, long et bas.
599 *sainct martin des arougnes* (1520) : San Martín de la Arena.

# 1520

de San Vicente de la Barquera, à 10 lieues. Il y a de l'un à l'autre 90 lieues.
Les Îles de Glénan à Gijón [sont sur un alignement] du nord au sud et prends un quart de nord-est et un quart de sud-ouest. Il y a de l'un à l'autre 90 lieues.

22 - Les Îles de Glénan à Ribadeo [sont sur un alignement] du nord nord-est au sud sud-ouest. Et tu iras en l'ouest, sur 5 lieues. Il y a entre eux 90 lieues.
Les Îles de Glénan à Cabo de Bares [sont sur un alignement] du nord-est au sud-ouest et prends un quart de nord et de sud. Et il y a de l'un à l'autre 85 lieues.
Les Îles de Glénan à San Vicente de la Barquera [sont sur un alignement] du nord au sud, et il y a entre eux 85 lieues.
Les Îles de Glénan à l'Île de Colombie[600] [sont sur un alignement] du nord-est au sud-ouest, et il y a de l'un à l'autre 275 lieues.
Et tu passeras au large de Cabo Finisterre, à 11 lieues.

**Voici, à partir de la Pointe de Penmarc'h**

La Pointe de Penmarc'h à la tour de Cordouan[601] [sont sur un alignement] du nord-ouest au sud-est, tout en prenant garde au Plateau de Rochebonne[602], car ils [sont sur un alignement] du nord-ouest au sud-est. Il y a entre eux 70 lieues.
La Pointe de Penmarc'h à Bayonne[603] [sont sur un alignement] du nord-ouest au sud-est et prends un quart de nord et de sud. Il y a de l'un à l'autre 98 lieues.
La Pointe de Penmarc'h à l'île de Bermeo[604][sont sur un alignement] du nord nord-ouest au sud sud-est. Il y a entre eux 93 lieues.
La Pointe de Penmarc'h à Monte de Peña Santa [sont sur un alignement] du nord au sud et prends un quart de nord-ouest et de sud-est. Il y a entre eux 90 lieues.
La Pointe de Penmarc'h à Llanes[605] [sont sur un alignement] du nord au sud, et il y a de l'un à l'autre 90 lieues.
La Pointe de Penmarc'h à Cabo Peñas [sont sur un alignement] du nord au sud et prends un quart de nord-est un quart de sud-ouest. Il y a de l'un à l'autre 93 lieues.
La Pointe de Penmarc'h à San Ciprián [sont sur un alignement] du nord nord-ouest au sud sud-ouest. Et prends garde à Cabo de Bares. Il y a de l'un à l'autre 95 lieues.
Et de San Ciprián à Ribadeo, il y a de l'un à l'autre 8 lieues.
La Pointe de Penmarc'h à Cabo Prior[606] [sont sur un alignement] du nord-est au sud-ouest. Et prends [un] quart de nord et [un] quart de sud. Il y a de l'un à l'autre 103 lieues.
La Pointe de Penmarc'h aux Islas Sisargas [sont sur un alignement] du nord-est (*écrit* : nord-ouest) au sud-ouest, un quart de nord et de sud. Il y a entre eux 15 vues.

**Voici, à partir de Sein**

23 - Sein[607] et [le Bassin d']Arcachon [sont sur un alignement] du nord-ouest (*écrit* : nord-est) au sud-est, et il y a de l'un à l'autre 100 lieues.
Sein et Fuenterrabía [sont sur un alignement] du nord-ouest au sud-est et prends un quart de nord et de sud. Tu iras un peu au nord de Cabo Higuer. Il y a de l'un à l'autre 114 lieues.
Sein et Castro Urdiales[608] [sont sur un alignement] du nord nord-ouest au sud sud-est, et il y a de l'un à l'autre 106 lieues.
Sein et San Martín de la Arena[609] [sont sur un alignement] du nord au sud et prends un quart de nord-

600 *isle de colombis* (1520) : Les Açores. Fait référence aux Açores (à 367 lieues, 1100 milles) ou aux Canaries (1300 milles), où les navigateurs s'arrêtaient avant d'aller vers Haïti (île de Christophe Colomb), à 3700 milles des Glénan.

601 *cordanne* (1520) : Cordouan.

602 *roche bonne* (1520) : Plateau de Rochebonne, 30 milles, à l'ouest et au large des Sables d'Olonne. Ce plateau fut étudié au XIXe siècle par A. Bouquet de la Grye.

603 *beonne* (1520) : Bayonne.

604 *vermeau, vermeo* (1520, 1502), *vermer* (1490) : Bermeo, Isla de Izaro, île à l'est de Bermeo.

605 *lenes* (1520) : Llanes.

606 *priour* (1520) : Cabo prior.

607 *sayn* (1520), *sain* (1490, 1502) : Sein.

608 *castro* (1520) : Castro Urdiales.

609 *sainct martin de la raigne* (1520) : Ría de San Martín de la Arena (Suances).

Les Sables d'Olonne © Photo par Morin Christophe, http://tofenvol.over-blog.com

***Les Sables d'Olonne :*** *Savary Ier de Mauléon, seigneur de Talmont, voyant le débouché sur la mer se fermer peu à peu, va fonder, à côté petit village d'Olonne,* « Sabuli supra Portum » *ou* « Sabuli Olone » *(en 1279). Au début de XIVe siècle, la ville, en plein essor, passe à la maison de Thouars, puis à la maison d'Amboise et de La Trémoille ; on y construit des bateaux, on y arme pour la course, le commerce et la pêche s'y développent. Enfin, la ville est attribuée, en 1472, pour quelques années à Philippe de Commynes par le roi Louis XI. Son renom devait être acquis au début du XVIe siècle, puisque Rabelais ne dédaigne pas de faire mener par mer* « jusqu'au port de Olonne en Thalmondoys », *la célèbre jument de Gargantua.*




***Olonne :*** *Au début du XIe siècle, la seigneurie d'Olonne était l'un des plus grands fiefs du Bas-Poitou. Son seigneur, vassal direct du prince de Talmont, Guillaume le Chauve, organisa la défense des villages côtiers, dont Olonne, pour protéger et structurer la région. Les moines d'Olonne développèrent la vigne. Ils favorisèrent également l'exploitation du sel. Ce faisant, ils développèrent le commerce, notamment avec l'Europe du Nord, en profitant d'un havre habité au sud d'Olonne, près du village de la Roulière et de privilèges accordés par leurs protecteurs princiers. Ainsi en 1182, Richard Cœur de Lion, alors duc d'Aquitaine et prince de Talmont, leur accorda* « deux navires marchands dans le port d'Olonne qui puissent naviguer et circuler librement dans tous les ports et importer tous les objets nécessaires ». (Cartulaire de Talmont, Charte 134 de 1070).

Carte réalisée à partir du dessin de Marcel BAUDOUIN : *Découvertes de stations gallo-romaines l'ancien rivage du Havre de la Gachère,* Vendée, 1906, p. 7.

# 1520

ouest et sud-est. Il y a de l'un à l'autre 104 lieues.
Sein et Gijón [sont sur un alignement] du nord au sud, et il y a de l'un à l'autre 91 lieues.
Sein et Ribadeo [sont sur un alignement] du nord au sud et prends un quart de nord-est et de sud-ouest. Il y a 94 lieues.
Sein et Cabo Ortegal [sont sur un alignement] du nord nord-est au sud sud-ouest, et il y a entre eux 95 lieues.
Sache que l'île de Sein et Isle of Man[610] [sont sur un alignement] du nord au sud[611]. Et si tu étais au bout d'Isle of Man du côté nord ou vers le nord-est, à 2 lieues, tu irais sur l'est chercher l'Île d'Ouessant[612].

## Pilote côtier - Ouest France

***4 – routes - entrées et ports***

**Voici sur les Barges d'Olonne**

81 - Au pied des Barges d'Olonne, il y a 14 brasses et [de la] vase. Si tu navigues au Pertuis Breton[613], va à 15 brasses. Et fais attention aux Barges car à leur approche, il y a 10 brasses. Et du Pertuis Breton, navigue sans crainte jusqu'à l'Île d'Yeu car il y a 2 vues[614]. Si tu viens du nord et que tu veuilles passer entre les deux Barges, mets la tour d'Arundel[615] sur la Pointe de La Chaume, [que] la tour soit sur le bout de la pointe de sable. Et donc navigue sans crainte ni de l'une ni de l'autre Barge. Va à ces amers[616] jusqu'à ce que tu aies [mis] le moulin qui est près de l'église de La Chaume[617] sur de grosses dunes de sable, presque à l'aval des dunes. La dune est noire au-dessus et blanche du côté de la mer. Quand tu auras ouvert le côté sud-est de l'église de la largeur de deux trefs[1012] du château, tu seras à la hauteur de la petite Barge[618] côté terre, car l'autre Barge, côté mer, est plus au nord. Si tu veux passer au large de toutes les Barges d'Olonne, il faut que tu mettes le clocher de l'église de La Chaume à ouvrir de la Pointe de sable de La Chaume, celle qui est entre l'église et la tour. Va à ces amers et navigue sans crainte [au large] des Barges. Tu auras [mis] le moulin, près de La Chaume, sur la terre d'une grosse dune, noire dessus et blanche du côté de la mer. Elle est la plus grosse dune des alentours. Et alors tu seras à la hauteur des Barges.

**Voici sur l'Île d'Yeu**

81 - L'Île d'Yeu et Belle-Île [sont sur un alignement] du nord-ouest au sud-est. Sache que du côté sud-est de Belle-Île, il y a 25 brasses et côté ouest, au large de l'île, 45 brasses, du fait que le cap est très profond. L'Île d'Yeu et Beauvoir[619] [sont sur un alignement] du nord-est au sud-ouest. La pointe des Corbeaux[620] de l'Île d'Yeu, au sud-est, et les Barges d'Olonne [sont sur un alignement] nord-ouest et sud-est.

82 - Si tu touches terre à l'Île d'Yeu sache que la pointe, proche et appelée les Chiens Perrins, est en mer au large de l'île. Cette pointe gît au nord-est et sud-ouest. Si tu es le long de l'extrémité sud-ouest des Chiens Perrins et au large, va sur le nord nord-est et navigue sans danger. Si tu es à l'extrémité du côté nord-est va sur l'ouest-sud-ouest et navigue sans crainte.

---

610 *isle man* (1520) : Isle of Man.

611 Et non d'est en ouest.

612 *oyssnt, aissent* (1520), *oissant* (1490) : Ouessant.

613 *pertuys breton* (1520), *pertus aux bretons* (1490) : Pertuis Breton.

614 *1 veue* (1520) : 21 milles/7 lieues ; c'est la limite de visibilité d'une voile sur l'horizon par temps clair qui détermine la « *vue* », l'unité de mesure de la distance en mer. Le souci de ne pas perdre de vue la terre guide ceux qui « *se mettent en mer* ». Cette navigation « *à vue* » ou « *à l'estime* » se perpétuera jusqu'aux grandes expéditions en haute mer. Voir le commentaire, page 340.

615 *arbondelle* (1520) : Tour d'Arundel, à La Chaume, Les Sables d'Olonne. La tour dite d'Arbondelle, située sur l'éperon rocheux de la Baleine, servait tout à la fois de fanal et d'amer. Elle prévenait des brisants environnants et aidait à la détermination des caps. Son toponyme est peut-être à mettre en relation avec un fait relaté dans le compte de Jehan Requiem de 1412-1413. Quelque temps avant, un certain Jehan Sarrazin détenait dans la ville des Sables un hôtel, lequel fut « *ars et desmoli par le comte d'Arondelle* ». Il semble qu'il faille rapprocher cet événement des descentes anglaises perpétrées durant l'été 1388. Mathias Tranchant, Actes du Colloque 2007.

616 *esmes* (1520) : repère, amer, marque, direction, approximation.

617 *l'eglise de la chaume* (1520) : Saint-Nicolas de La Chaume.

618 La Petite Barge et la Grande Barge.

619 *belles eaux, belles esves* (1520) : Beauvoir, « *belles eaux* » au sud de Bouin. Patrick de Villepin, *op. cit.*, p. 336, Beauvoir est signalé sur les portulans par Bianco Andrea, dès 1436 : *belas aguas* ; Brouscon Guillaume, 1548 : *beles eves*.

620 *poincte des corbeaux* (1520) : pointe des Corbeaux, sud-est de l'Île d'Yeu.




Île d'Yeu © Photo par Anthony Penel.

Le château de l'Île d'Yeu, côte sud-ouest © Photo par Pascal Evain.

# 1520

**Voici les noms des pointes, rochers et caps de l'Île d'Yeu, là où messeigneurs les prêtres et autres du Chapitre[621] des Os[622] ont de grands privilèges et seigneuries.**

82 - Si tu veux remonter le long de la terre de l'Île d'Yeu et que tu sois au large des Chiens Perrins, côté nord-ouest, pour les doubler, garde-t'en. Mets une grosse pointe de terre que l'on appelle le Chatelet[623], sur l'aval du château de l'Île. Le Chatelet appartient à l'un des messeigneurs du Chapitre, nommé maître Lucas Moret. Il prend son gros[624] et la dîme[625] des fruits. Il faut mettre la pointe du Chatelet sur une autre pointe que l'on appelle les Trupailles[626], pointe de terre longue, enfermée par la mer. Cette pointe des Trupailles est entre le Chatelet et la basse des Chiens Perrins. Elle dépend du bénéfice du Chatelet, conféré au maître Lucas Moret, seigneur susdit. En mettant la pointe du Chatelet sur la pointe des Trupailles, va suivant ces amers jusqu'à la hauteur des Trupailles, cela est sûr et il faut ne rien craindre. Quand tu auras passé les Trupailles, au plus près et avec sûreté, mets les Chiens Perrins sur les Trupailles et va ainsi tout le long de terre. Si tu veux passer entre les Chiens Perrins et terre, dès que tu seras à leur niveau en terre et que tu entres par le sud-ouest, tu les laisseras en arrière par le travers. Ne convoite plus de bâbord ni en face de toi pour éviter une basse[627] qui est sur ton nord-est

83 - et qui ne se montre que par grosse mer. Et sur le nord-ouest, si les deux pointes que tu verras, par leur travers et à terre, ne s'ouvrent point et qu'elles n'en fassent qu'une pointe, alors tu passeras entre les Chiens Perrins et un autre rocher qu'on appelle Les Champs. Va de là, à la côte, vers un moulin qui est proche de l'extrémité de l'île, à une anse de sable [anse des Broches]. Celle-ci est proche de la pointe, à droite des Chiens Perrins. Quand tu l'auras sur l'anse de sable, par l'ouest, tu seras par le travers d'une pierre, n'ouvre point les deux pointes jusqu'à ce que tu passes la roche basse [Les Champs] et puis va hardiment.

Si tu viens du nord et que tu touches terre en amont de l'Île d'Yeu et que tu veuilles aller vers le sud de l'Île, près de la terre, garde-toi de trois pierres[628] qu'on appelle les Vieilles[629], qui sont à la hauteur d'une anse de sable, proche de l'extrémité de l'île, côté sud sud-ouest.

Si tu viens du nord, la pointe de terre que tu verras au sud de cette anse de sable, proche des Vieilles, ce sera la Pointe de la Tranche[630], elle est au large comme une petite île.

Et pour te garder de ces trois pierres qui sont à la hauteur de cette anse des Vieilles, il y a des pierres qui sont appelées, les Ourses. Garde-toi de fermer cette pierre ou Pointe de la Tranche, en terre, de la largeur d'un grand tref[1012], car si tu la fermes, tu iras sur les Ourses. Et va à ces amers jusqu'à voir un arbre rond qui est en terre, à la hauteur de l'anse de sable, parmi deux petits rochers qui sont au milieu de l'anse de sable. Et quand cet arbre sera sur le prochain rocher, par le nord, tu seras par le travers de la première pierre. Et quand tu auras l'arbre sur le rocher du sud, tu seras à côté de celui-ci, par le sud, garde-toi d'eux. À savoir, quand tu seras et passeras au large, ne ferme point le clocher de l'église[631] de la terre proche et de cette anse de sable susdite.

84 - Sache que la Pointe de la Tranche est l'un des gros bénéfices du Chapitre des Os. Il appartient à maître

621 Le mot « *chapitre* » désigne la réunion des moines d'une communauté religieuse, pendant laquelle on fait lecture d'un chapitre (*capitulum*) de la règle. C'est le moment aussi où un certain nombre de fonctions qui touchent à la vie de leur communauté sont abordées : la distribution des tâches, la coulpe, mais aussi des élections, etc. La tradition rapporte l'évangélisation de l'île dès 609 par Amand, ermite de St-Martin de Tours, qui aurait fondé un monastère. Au xe siècle, des moines de Marmoutier (près de Tours) et de St-Cyprien de Poitiers édifient un nouveau monastère dit de St-Etienne sur les hauts de Ker-Châlon et contribuent à la construction de l'église paroissiale de St-Sauveur.

622 Chapitre des Os, jouant avec le nom d'*Oya* et d'*Oys*, mot celtique latinisé, porté par l'Île d'Yeu. « *Tandis que régnait le roi Louis XI, Mauclerc de Saulnay ou du Ligneron fonda un Chapitre composé de plusieurs petits bénéfices, dont les prébendes ont, sans doute, été vendues durant le cours des guerres de religion du XVIe siècle. Toujours est-il que ce Chapitre parait avoir cessé d'exister alors. On l'appelait, par dérision, Chapitre des Os, de ce que ses prébendes n'étaient pas grasses, et que ceux qui en étaient pourvus n'avaient, parait-il, que des os ou des rougets à sucer.* » Viaud-Grand-Marais et Ménier, Annales de la Société Académique de Nantes et du département de la Loire Inférieure. 1877 -1878.

623 *chastelier* (1520) : pointe du Chatelet.

624 L'unité de référence en France était la livre de Paris, livre de poids de marc qui valait 489,5 g. Elle était divisée en 16 onces de 8 gros, chaque gros valant 72 grains.

625 *dixme* (1520) : Une dîme (du vieux français « dixme » soit « dixième ») est une dixième partie de quelque chose. Taxe.

626 *turpail* (1520) : Les Trupailles.

627 *basse* (1520) : Basse Flore ; plus loin à l'est : Les Champs, le Grand Champ et le Petit Champ.

628 *trois pierres* (1520) : Ours des Vieilles.

629 *veil* (1520) : Anse des Vieilles, du nom d'un poisson commun, *la vieille*.

630 *tranchee* (1520) : Pointe de la Tranche.

631 Église Saint-Sauveur ; son clocher sert d'amer.




***L' Île d'Yeu*** *offrait aux bateaux, du côté continent, un abri sûr, le* Port Breton, *bien protégé des tempêtes. L'île fut disputée entre Anglais et Français. En 1392 elle est cédée par les Anglais à Guy de La Trémoille, vicomte de Thouars.*
*Dans ce texte sur l'Île d'Yeu, Pierre Garcie, tout en signalant avec précision les dangers de la côte, prend un plaisir un peu malin à citer comme bénéfices du* chapitre des Os *(jeu de mots sur* Oias, *l'Île d'Yeu, et* os *qui s'explique par la pauvreté du chapitre, cf.* *Richard,* L'Île d'Yeu autrefois*) tous les écueils et rochers déserts de la côte. L'entrée du port de la Meule est ainsi décrit,* « Et y a grosse garde tant de jour que de nuyt et les gardes du lieu sont gros raviers palliers abrans hyraynnes roylangoust langoustes et grandes macres et grosses iambes Et nuel sans le congie du seigneur n'auseroit entrer dedans car il seroit devore de ces cruelles bestes inhumaines. » p. 84 - 85.

# 1520

Vincent Bossy, sous-chantre[632] du Chapitre.

À la suite, il y a une grande basse qu'on appelle les Cimées[633]. Elle est près de terre, devant la Taillée[634]. C'est l'un des plus nobles bénéfices et la meilleure rente de tout le Chapitre. Il appartient à maître Jacques Maugars, doyen[635] du Chapitre. Cette basse ne découvre point, si ce n'est par tempête. Il y a beaucoup de vieilles[636] et d'anguilles[637] à la saison. Puis, il y a une grosse montagne en pierre qui est bien haute et raide qu'on appelle la Taillée. Elle est l'une des grosses prébendes[638] du Chapitre. Elle appartient à maître Lucas Delomeau, l'un des vicaires[639] du Chapitre.

Puis au large, il y a un gros rocher, environné de mer, à haute mer. Il est appelé le Galoubrit[640]. C'est un bénéfice de bonne rente et de grand revenu. Il appartient à maître Jacques Thomas, procureur[641] du Chapitre.

Près de ce rocher, il y a une anse et conche que l'on appelle le Pissot[642]. C'est une bonne rade, mais rocheuse. La conche dépend du bénéfice de [la roche], le Berger[663]. En cette anse, le seigneur du Berger cueille et amasse une grande quantité de foin[643].

Puis tu verras un gros rocher avec une chapelle[644]. Ce rocher s'appelle la Tourette[645]. Il est le plus noble bénéfice de tout le Chapitre, avec un fort profit. Il y a une grande abondance de tous oiseaux marins comme cormorans[646], corneilles[647], baguylles[648], goélands[649], hérons[650], butors[651] et beaucoup de pigeons[652]. Il appartient à maître Jacques Mauclerc, écuyer[653]et fondateur du Chapitre. Ce rocher fait l'entrée du port de la Meule[654]. Il est toujours cerné par la mer. Il est gardé tant de jour que de nuit. Les gardes du lieu sont de gros crabes dormants, abrahams[655], araignées[656], homards, langoustes[657], grandes nacres, grosses

85 - bernicles[658]. Dessus, il y a tous les gros pouce-pieds[659] qui montent jusqu'à la cime du rocher et font le guet. Personne, sans le congé du seigneur, n'oserait y entrer car il serait dévoré par ces cruelles bêtes inhumaines et autres monstres marins.

Près du rocher [de la Tourette] est la conche Hullee[660], en retrait, et la rade du havre de la Meule. Il y a bon

---

632 Le chantre avait la haute-main sur la partie vocale du culte, sans la diriger et prenait soin des livres qui y servaient. Dans un monastère, il écrivait les Rouleaux des morts et les lisait au Chapitre. Il pouvait être bibliothécaire et archiviste. Il avait un aide, moine comme lui, qu'on appelait sous-chantre, *succentor*.

633 *chymiers* (1520) : les Cimées, juste avant le Courseau du Risque-de-Vie.

634 *la taillee* (1520) : une falaise, le Risque-de-Vie.

635 Celui qui est à la tête du Chapitre.

636 *veillez* (1520) : une vieille, poisson commun de côte rocheuse.

637 *anguylle* (1520) : anguilles.

638 *prebandes* : une prébende désigne un revenu strictement attaché à un canonicat, charge ecclésiastique du chanoine, et qui représente son bénéfice ecclésiastique. Par extension, le terme s'est peu à peu appliqué à tout revenu découlant d'une charge ou fonction rémunérée de façon forfaitaire.

639 Le vicaire du Chapitre ou vicaire-curé assurait, au nom du Chapitre, la charge d'une paroisse qui était éventuellement unie à ce Chapitre.

640 *garouborit* (1520) : Roche Galoubrit, au sud de la conche du Pissot.

641 Le procureur du Chapitre était chargé de l'administration du temporel et signait aussi tous les actes et contrats avec les représentants de la société civile.

642 *pyssot* (1520) : La conche du Pissot. La conche : anse, bassin naturel qui constitue le second réservoir d'un marais salant.

643 *faing* (1520) : foin.

644 Chapelle Notre-Dame-de-Bonne-Nouvelle. Cette chapelle est construite au XIe siècle par les moines de Saint-Cyprien de Poitiers.

645 *tourette* (1520) : La Tourette, quai sud-ouest de Port la Meule.

646 Cormoran, corbeau de la mer, oiseau plongeur.

647 *couar* (1520) : corneille, appelée aussi une Grolle une Grole, une Crouasse.

648 *baguille* (1520) : ?, peut-être une mouette.

649 *gaellan* (1520) : goélands.

650 *hayron* (1520) : héron.

651 *pouacre* : butor tacheté. voir *Histoire naturelle des oiseaux, t.7,* Georges-Louis Leclerc, comte de Buffon.

652 *pigon* (1520) : pigeon.

653 L'écuyer a été employé comme titre pour un jeune homme qui se prépare à devenir chevalier par adoubement. Le terme est ensuite devenu, à l'époque moderne, un rang détenu par tous les nobles d'une noblesse ancienne de plusieurs générations, non titrés.

654 *meulle* (1520) : Port de la Meule, en patois : *melle*.

655 *abram* (1520) : araignée mâle de mer. *Ravier pallier* : crabe dormant.

656 *hyraynne* (1520) : araignée de mer.

657 *roylangoust* : Les Islais désignent, sous le nom de homard, le véritable homard et la langouste. Ils appellent le premier, qui a de grosses pattes et qui est noir, *la langouste*, contrairement à ce que l'on fait à Nantes et à Noirmoutier. C'est *Yastacus maritimus Fabr.* (*Ilomtirits vulgaris Mil. Edw.*). Ils nomment le second, le *rèlangout,* qui est au contraire la véritable langouste. Roi se prononçant *ré* en patois, il est facile de retrouver dans le *relangout*, le *roylangoust* de Pierre Garcie. Le *rèlangout* est le *Palinuriis vulgaris Latr.*

658 *iambe* : berniques. *macres* : nacre.

659 *burgaulx* : le pousse-pied (*Pollicipes cormteopodia Lmk.*), abonde dans les points où la mer bat avec furie : au Vieux-Château, à Château-Maugarni, sur les Chiens-Perrins, etc. Ce cirripède est le coquillage le plus estimé de l'île. Il se mange simplement bouilli. Les jambes ou bernicles sont le *Patella vulrjata L.*, et les burgaux ou bigorneaux, le *Littorina littorea Sowerber.*

660 *hullee* (1520) : Port la Meule.

# 1520

abri d'est, de nord-est, de nord, de nord-ouest et d'ouest ; mais c'est du rocher. Il faut mettre un orin[661] ou autrement on perdrait les ancres, je le sais par expérience.

La conche est le bénéfice et la meilleure prébende du revenu qui soit au Chapitre et elle est inestimable. Elle appartient à maître Lucas Durend, prévôt[662] du Chapitre. Il peut prendre et lever la taxe du convoi de tous navires qui passent et mettent leurs ancres en ce lieu.

Puis, quand tu voudras sortir du port de la Meule, il faut bien donner garde du raz d'une île, le Berger[663], laquelle est un petit rocher qui couvre à mi flot et parait à mi jusant. Il est du côté nord-ouest. Il est fort dangereux [par vent] de sud-est, de sud sud-ouest et d'ouest sud-ouest si tu es abattu dessus, car le raz et la marée y sont bien forts par mauvais temps. Pour cela, prends garde si tu n'as pas bon pilote. Et si tu veux avoir un bon pilote, prends le seigneur de [cette roche], le Berger, car il est parfait en pilotage de jour comme de nuit.

Le Berger est le plus grand bénéfice et de très grande charge du Chapitre car celui qui y pourvu de ce lieu est le promoteur[664] d'office du Chapitre. Bien souvent, tu as à payer une amende au Chapitre, à chaque fois, pour n'avoir pas fait délation contre les délinquants. À chaque fois, il informe des constitutions du Chapitre sans pouvoir le prouver. Il en résulte, pour le promoteur sans pratique, bien des dommages

86 - et ennui. Mais tous ceux qui viennent au Berger ou à la conche Hullee susdite sans congé du promoteur, ils sont maudits, excommuniés par l'autorité du pape. Pareillement en toute la terre de l'Île d'Yeu et il appartient à maître Jehan Augereau, promoteur du Chapitre.

Bien près de là, il y a une pointe de rocher qui est une petite île que l'on appelle La Père[665]. Elle fait l'entrée du port de la Meule du côté sud-ouest [et elle] est un bien bon bénéfice et de grand renom et revenu incommensurable car tous les navires lui doivent obéissance. Et il appartient à maître Jacques Possy, official du Chapitre.

Après, il y a un autre haut rocher que l'on appelle le Grand Vilain[666] qui est bon bénéfice mais il est en patron séculier[667]. Il appartient à maître Bartholomé Trudon, avec une chapelle[668] que l'on appelle Tranchet[669]. Et pour cela, le seigneur, à cause de ses bénéfices, a nom monseigneur de Tranche Vilain. Et puis un peu au nord, il y a une grosse terre et gros rocher hauts et raides que l'on appelle la Macreuse[670] qui est un bon bénéfice, auquel il y a grande multitude de tous biens croissant en mer comme nacres[671], ormeaux[672], palourdes, couteaux, groseilles de mer[673], moules grosses et petites, à grande plante et autres choses. Il appartient à maître Michel Cadou, conseiller [674] de monseigneur l'official du Chapitre.

Si tu veux aller vers l'est de l'Île d'Yeu et que tu sois à l'extrémité sud-est, donne-toi garde à la pointe du côté est. Car les Couillons[675] sont bien hors de la pointe et sont bien dangereux, ils n'apparaissent pas toujours. À mi-flot, ils sont couverts et à mi-jusant, ils paraissent.

Si tu vas vers le sud ou le nord, il faut donner garde d'un rocher qui est à la hauteur des Couillons qui ne parait jamais que l'on appelle Recoux. Il est bien dangereux [lors] d'une grosse mer car il est rond et crée bien des dégâts si tu ne prends un bon écart.

87 - Et ce Recoux est l'un des bénéfices du Chapitre. Il vaut autant comme passage que lieu. Il appartient à maître Jehan Boucher, chantre du haut chœur.

Puis au-delà, peu après, tu verras une grande anse de sable que l'on appelle la Conche[676]. Là, il y a un bon

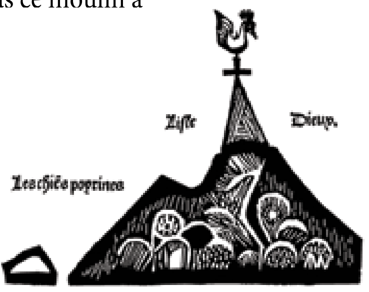
---

661 *horyn* : orin ou cordage reliant une bouée à une patte d'ancre, permettant de décoincer l'ancre enraguée.
662 Le prévôt est responsable du Chapitre.
663 *berger* (1520) : rocher différent, mais à côté, sud-ouest du rocher *Tête dou Rie* ou *Tête Jaune*, au milieu du passage.
664 Responsable des lois.
665 *pere* (1520) : Pointe de la Père ou Peyre.
666 *villain* (1520) : Le Grand Vilain.
667 *patron laix* : fondateur (patron) lai ou laïc d'une église ; il peut louer son bénéfice à un prêtre ou un tiers.
668 chapelle ? Peut-être la même chapelle, nommée précédemment : la chapelle de Notre-Dame-de-Bonne-Nouvelle, à Port la Meule.
669 Anse du Tranchet.
670 *acrouse* : La Macreuse.
671 *macre* (1520) : nacre, mollusque bivalve.
672 *nosmier* (1520) : ormeau, oreille de mer.
673 *crouseille* (1520) : groseille de mer (famille des cténophores), animal marin qui fait partie du plancton. Elle ressemble un peu à une méduse.
674 *accesseur* (1520) : conseiller.
675 *couillons* (1520) : Pointe des Corbeaux. Le Recoux est la roche sous-marine, au sud-ouest de la Pointe des Corbeaux à 0,200 milles.
676 *conche* (1520) : Pointe de la Conche.

# 1520

port et rade, en mettant le clocher de l'église[677] sur une terre noire, couverte de fragonnettes[678].
Proche, il y a un rocher qui se nomme Babioteau[679] qui est l'autre bénéfice du Chapitre, là où beaucoup d'aventures adviennent par gros temps. Car, à chaque fois, il faut laisser câbles et ancres. Il appartient à maître Jaques Huet, aumônier et dépensier du Chapitre. En allant vers le nord, si tu veux passer entre les Chiens Perrins et terre et dès que tu auras passé un rocher bien sain, appelé Les Champs qui est près du Port Breton[680], prends garde d'ouvrir les deux pointes qui sont à terre, à la hauteur des Chiens Perrins.
Tu n'en fais qu'une pointe pour te garder d'une basse[681], qui n'apparaît point, tout en étant perceptible, laquelle te demeura sur tribord. La mer sera belle plusieurs fois, mais elle brisera parfois. Lorsque tu seras à son niveau, tu auras un moulin qui est celui au bout de l'île sur une bien grande anse de sable que l'on appelle les Broches[682]. Et cette basse suit les Chiens Perrins, sur son nord-est. Quand tu auras ce moulin à l'extrémité de l'anse sur le sud-ouest, tu seras à son niveau ; va hardiment entre les Chiens Perrins [et terre], plus du côté terre en la longeant, et n'aies pas peur des Chiens Perrins.
Si tu viens de la mer en droiture[683], l'Île d'Yeu se montrera par trois bosses : ronde du côté est, la plus haute au milieu, et pointue du côté sud-ouest. Et il y a sur son ouest une petite île que l'on appelle les Chiens Perrins dont j'ai fait mention dessus.

88 - Pour bien connaître l'Île d'Yeu, lors d'une belle vue, tu verras le clocher de l'église[677] plus tôt que la terre. L'Île d'Yeu est aligné est et nord-ouest ; et cela est semblable à cette figure.



amer *isle dieux les chiens poyrynnes*

Si tu vas au nord pour quérir l'Île du Pilier, du côté de Noirmoutier, et pour te garder des dangers, il faut que tu aies la tour de Noirmoutier, de la hauteur d'un homme, au-dessus de trois grosses dunes de sable. Elles sont les plus basses et les plus hautes.
Quand tu seras en bon chenal, tu trouveras 12 et 14 brasses d'eau.
Si le vent est d'amont et que tu rases près de la terre, ne va point plus près de 6 brasses si tu ne connais pas. En effet, quand tu seras à 6 brasses et si tu cours sur le nord ou sur le nord nord-ouest

89 - pour quérir l'Île du Pilier, à près d'1 lieue, une pointe de ces dangers[684] qui va au large en mer. Car, quand tu auras sondé à 6 brasses, jette la sonde et tu pourras trouver 4 ou 3 brasses. Les dangers sont grands. Pour cela si tu ne connais pas, ne tombe point dessus si tu peux.
Les Chiens Perrins et l'Île du Pilier [sont sur un alignement du] nord au sud.
Si tu es à l'Île du Pilier et que tu veuilles aller à la Chaise, pour te garder des ressacs[685] et des dangers qui sont du côté de Noirmoutier, navigue vers le nord-est un quart de nord, au large, jusqu'à ce que tu voies Saint-Nicolas de Barbâtre à ouvrir de la Pointe de la Chaise et du sable. Et puis va sur l'est.
L'Île d'Yeu et l'Île du Pilier [sont sur un alignement du] nord au sud.
L'Île du Pilier est une île qui est bien basse et proche de Noirmoutier.
L'Île du Pilier gît est sud-est et ouest nord-ouest. Par le milieu, c'est le plus haut. Dessus, il y a les murailles d'une chapelle[686]. Côté ouest, il y a une petite île et deux ferraillons qui sont au plus bas près de l'eau.

92 - L'Île d'Yeu et l'Île du Pilier [sont sur un alignement du] nord au sud ; et pour bien router, aligne les Chiens Perrins et le Pilier.
L'Île d'Yeu et les Cardinaux[687] [sont sur un alignement du] nord nord-ouest au sud sud-est. L'Île d'Yeu

677 Église Saint-Sauveur de l'*isle d'Ieux*, dédiée au *Sauveur du monde*, ou *Insula Dei* : bâtie sur les fondations d'un précédent sanctuaire. Elle apparaît pour la 1re fois dans une charte de 1040. Elle appartenait alors au prieuré des moines de l'abbaye Saint-Martin de Marmoutiers, près de Tours. Les travaux furent achevés par les religieux de l'abbaye Saint-Cyprien de Poitiers. Son clocher était surmontée d'une haute flèche effilée qui servit longtemps d'amer aux navigateurs.

678 *fregon* (1520) : petit houx, fragonnette.

679 *babyoteau* : Les Ovaires, Babioteau.

680 *port breton* : Port Joinville actuellement. Appelé aussi dans d'autres textes du xve siècle : *Port aux Bretons*.

681 Basse Flore.

682 *berroches* (1520) : anse des Broches.

683 *en fore* : d'une traite, en ligne droite.

684 Près de la roche sous-marine : Grand et Petit Sécé.

685 *reboulle* (1520) : repousser, ressac.

686 Ancienne chapelle d'un ermitage cistercien sur l'Île du Pilier, fondé au xiie siècle, par l'Abbaye de Buzay. En 1205, les moines choisissent de revenir sur Noirmoutier et fondent l'Abbaye de La Blanche. Les restes de la chapelle devaient être visibles en 1483.

687 *cardinaulx* (1520) : Les Grands Cardinaux au sud-est de l'Île d'Hoedic.






***Noirmoutier** – L'île de Noirmoutier relevait directement du vicomte de Thouars. Il existait deux ports dans l'île, mentionnés dans le chartrier de Thouars en 1453 : celui de Noirmoutier et, à deux kilomètres environ au nord-est, celui de la Chaise. Ce dernier lieu offrait aux bateaux un abri moins sûr, mais était d'un abord plus facile que Noirmoutier, déjà envasé. Pierre Garcie ne parle que du port de la Chaise. Pourtant en mars 1453, 21 charges de sel sont vendues, au quai de Noirmoutier, à un marchand de Zélande.*

(Arch. Hist. Du Poitou, *Registres de la Chancellerie de France*, t. XXXIV).

# 1520

et l'entrée de Morbihan[688] [sont sur un alignement du] nord nord-ouest au sud sud-est. Garde-toi des Cardinaux.

L'Île d'Yeu et Belle-Île [sont sur un alignement du] nord-ouest au sud-est.

La Pointe de la Chaise[689] et Locmaria[690] de Belle-Île [sont sur un alignement d']est en ouest.

**Voici pour aller à Bourgneuf**

137 - Si tu viens de Saint-Nazaire[691] et que tu veuilles aller à Bourgneuf-en-Retz[692], par le chenal qui est le long de la terre de Retz[693], côté sud, on appelle cette pointe la Pointe de Saint-Gildas[694]. Donne rhumb à la pointe, car elle va au large[695] et ne la longe point du côté ouest. Quand tu seras à cette pointe et l'auras doublée côté sud-est, et longe la terre au sud, car elle est bien saine et sûre. Mais il y a un banc [Kerouars] de sable qui la longe

138 - au milieu du chenal, jusqu'à la hauteur du premier clocher que tu verras, appelé Notre-Dame des Moutiers[696]. Pour cela, longe la terre, par le travers du clocher de l'église suivante, située à Pornic[697]. Et il y a un havre, dont la meilleure entrée est de longer vers l'ouest, car la pointe vers l'est est submergée. Sur la pointe de Pornic, il y a un château. Quand tu seras à son niveau, que tu verras deux arbres, dont le plus près est un pin[698], il est rond. De là, mets ce pin à ouvrir du château vers le sud; puis mets le cap sur la mer jusqu'à ce que tu aies apporté un arbre rond, en l'île de Noirmoutier et sur trois grosses dunes de sable noir vers l'est, à ces amers de l'île et en amont de la tour. Puis mets cet arbre sur le sommet de la dune au sud-est. Et quand tu seras à cet amer, l'arbre sur la dune, va ainsi au plus près. Mets l'arrière de ton navire contre la dune et l'arbre et reste dans l'alignement. Et tu iras quérir, vers le sud-est, Longeterre[699], qui n'est pas loin du Collet[700]. Et pour l'éviter, tu verras un bois grand et haut, en terre de Bourgneuf-en-Retz et en amont sur l'est; au milieu de ce bois, tu verras une église sans clocher, appelé Saint-Cyr-en-Retz[701].

**Voici de la Chaise de Noirmoutier**

Si tu veux t'arrêter à la Chaise de Noirmoutier, arrête-toi à 3 ou à 2,5 brasses au plus près et tu auras un abri de sud, de sud-ouest, d'ouest et de nord-ouest. [Le vent de] nord-ouest te viendra du coureau. Pierre-Moine[702] te restera au nord, près d'une lieue, et tu seras assez près de la partie submergée, vers le sud-est; mais mets l'arbre rond sur le plus haut de la dune. Et si tu veux, de la Chaise, aller chercher le Goulet de Fromentine[704], prends les amers à un arbre rond, proche de la mer en l'île de Noirmoutier[703] et au sud-est de la Chaise, et aux trois dunes rondes. Et pour aller quérir le Goulet de Fromentine[704] ou l'autre[705] du Collet, mets cet arbre rond, déjà cité, sur la plus en amont des trois dunes et au sommet; et va vers ces amers.

688 *morbian, morbien* (1520) : Morbihan.

689 *chese* (1520) : La Chaise, Île de Noirmoutier.

690 *lomari*a (1520) : Locmaria, pointe sud de Belle-Île.

691 *sainct lesayres* (1520) : Saint-Nazaire.

692 *bourneuf* (1520) : Bourgneuf-en-Retz. Patrick de Villepin, *op. cit.,* p. 336. Bourgneuf-en-Retz est signalé ainsi sur les portulans par Vesconte Pietro, dès 1313 : *berue;* Roselli Piero, 1462 : *bornef*; Agnese Battista, 1543 : *bornef.*

693 *terre de raix* (1520) : terre de Retz; Pays de Retz; pointe avancée d'une presqu'île déjà repérée par les anciens navigateurs phéniciens qui lui donnèrent le nom de « *Rass* », signifiant « *Cap* ou *Chef* », et deviendra ensuite *RAIS*, puis *Pays de Retz.*

694 *chevesche* (1520) : Pointe de Saint-Gildas; anciennement dénommée « *Terra de Chevesché* », « *Pointe de Chevesché* » ou « *Pointe de Chevêché* » jusqu'en 1750. Le terme *Chevesché* est une déformation de *chevecier-chef*, qui désignait naguère en langue ecclésiastique celui qui surveillait le chevet d'une église et qui, par extension, avait la garde du trésor.

695 Roche : La Couronnée.

696 *nostre dame des motiers* (1520) : Les Moutiers-en-Retz. Notre-Dame de l'Abbaye du Ronceray d'Angers. Ce fut la première église de Moutiers.

697 *pornic* (1520) : Pornic. Patrick de Villepin, *op. cit.,* p. 336. Pornic est ainsi signalé sur les portulans par Roselli Piero, dès 1462 : *penuich*; Benincasa Grazioso, 1466 : *prome*; Agnese Battista, 1543 : *pornich*; Brouscon Guillaume, 1548 : *pornit.*

698 *pignier, pignet* (1520): épicéa, pin, pesse.

699 *longue serre, longue surre* (1520) : banc marin rocheux : Richau ou Longeterre, près de Bourgneuf-en-Retz et son port, Le Collet.

700 *collet* (1520) : Le Collet; Patrick de Villepin, *op. cit.,* p. 336. Le Collet est ainsi signalé sur les portulans par Vesconte Pietro, dès 1313 : *golero;* Bianco Andrea, 1436 : *coles*; Roselli Piero, 1462 : *colet*; Benincasa Grazioso, 1466 : *collet*; Agnese Battista, 1543 : *colets.*

701 *sainct sire en raix* (1520) : Saint-Cyr-en-Retz. Le premier bourg Saint-Cyr-en-Retz remonte à l'époque romaine. Bourgneuf-en-Retz, qui est une enclave de Saint-Cyr-en-Retz, naît au xe siècle et connaît son apogée au xviie siècle.

702 *pierre moynne* (1520) : Pierre-Moine (dans la baie de Bourgneuf).

703 *noirmonstier* (1520) : Noirmoutier. Patrick de Villepin, *op. cit.,* p. 335. Noirmoutier est signalé sur les portulans par Vesconte Pierre, dès 1313 jusqu'en 1467, par Benincasa Grazioso : *nermuster, nermoster;* Christophe Colomb, 1480 : *lemuster*; Fonteneau, 1545 : *ner moutier*.

704 La baie et chenal du Centre : Goulet de Fromentine.

705 Chenal de la Pierre.




2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image 2014 DigitalGlobe.

---

***Bourgneuf-en-Retz** fut construit vers le xe siècle. Après la destruction du port de Prigny par les Normands, les habitants abandonnèrent la place et s'installèrent à quelques kilomètres au sud, au bord de la mer ; ainsi naquit Bourgneuf*[*85]. *Il est le port le plus ancien de cette portion de côte qui apparaît dans certains textes sous le nom de la* Baie, Baÿe ou Baya[*86].

*Cette Baie a été longtemps non identifiée, car les documents qu'on possède à son sujet sont assez contradictoires. Tous les portulans du xiv*e *et xv*e *siècles indiquent cette localité à côté de l'île située au sud de l'embouchure de la Loire, qui est aujourd'hui l'île de Noirmoutier.* Labaya *serait une déformation de l'*abbatia *ou abbaye de La Blanche, dont les ruines subsistent au nord de l'île et qui servait de repère aux marins. Elle aurait donné son nom à l'île sur les cartes marines.*

*Dans les documents hanséatiques au contraire, le nom de* Baye *ou* Baya *revient souvent, indiquant une localité située dans le duché de Bretagne, à proximité d'une ville appelée Bourgneuf, ou même confondue avec elle : Arthur Agats*[*87] *mentionne un acte de 1452 terminé par les mots :* « scriptum apud Burgum Novum in Eadesiis, quae dicitur vulgariter la Baie in Brittania ».

*Un autre acte*[*88] *de 1468 du duc de Bretagne, François II, s'exprime en ces termes :* « le dit lieu de Bourgneuff est situe en pais de marais et salines pres du havre et port de mer nomme la Bae », *et la suite de l'acte, qui concerne l'entretien de l'étier de Bourgneuf à ce port, semble prouver que le port de la Baie en question serait le Collet qui, à partir du xiv*e *siècle, servit d'avant-port à Bourgneuf à cause de l'envasement de celui-ci.*

*La Baie était aux xiv*e *et xv*e *siècles, la vaste rade comprise entre l'île de Bouin et le continent, qui constituait un port immense où les marins pouvaient mouiller et décharger leurs marchandises dans les différents petits ports : le Collet, le Port-la-Roche, Le Grand Port, L'Epoids, Beauvoir. Les difficultés pour pénétrer dans la Baie constituaient un inconvénient : des bancs de sable, de graviers, de vase, barraient le passage dans tous les sens. Pierre Garcie indique la façon de les éviter ; ainsi quand on venait de Saint-Nazaire, il fallait quitter la côte à Pornic, mettre le cap sur la mer dans la direction de Noirmoutier puis, quand on avait en vue les points de repère de Noirmoutier, se diriger vers l'est en évitant le banc de Longueserre (ou Longeterre) au nord de l'île de Bouin. On atteignait ainsi la Baie.*

---

***Beauvoir sur mer** (*Belas Aguas, Bels Agdes*), un peu au sud de l'étier du Dain, aujourd'hui à 4 kilomètres à l'intérieur des terres, était alors un port de moindre importance.*

---

*85 François Guilloux, *Histoire de la conquête du marais breton-vendéen,* Impr. du Nouvelliste de Bretagne, 1923.
*86 Patrick de Villepin, *LABAYA, Noirmoutier, Yeu, Baie de Bourgneuf et côtes vendéennes. Cartes marines depuis 1313,* Éd L'Armentier, 2013.
*87 Arthur Agats, *der Hansische Baienhandel,* Heidelberg : C. Winter, 1879, p. 3.
*88 Arch. de Loire Inf. B6, fol. 69. Pièce Justif. IX.

# 1520

139 - Tu iras tout le long des dangers du côté sud et mets un rhumb par rapport à eux ; et ainsi sont ces amers pour t'arrêter à la Chaise. Va aussi jusqu'à ce que tu aies apporté les deux clochers de Beauvoir, au nord du détroit, dans le même axe. Le plus fin [clocher]est le plus haut, le second est le plus gros, il se nomme Saint-Philibert[706]. Et quand ils seront l'un sur l'autre, tu seras dans le chenal pour aller quérir le Goulet de Fromentine. Va sûrement vers Beauvoir, tu trouveras 6 à 8 brasses. Tiens toujours les deux clochers dans le même axe, jusqu'à ce que tu aies mis le clocher de Notre-Dame-de-Monts sur un bosquet. Tu verras celui-ci du côté de Monts, près du coureau de la Barre-de-Monts et au sud du moulin. Le plus en amont d'entre eux, qui sont en la clairière du bois, et le moulin à son extrémité, côté ouest et à l'intérieur du plus clairsemé, qui est sur l'est des deux, [alors] tu seras dans le chenal pour aller quérir Belles Eaux ou Beauvoir.

**Voici du Collet de Bourgneuf**[707]

Si tu veux aller de la Chaise quérir le Collet, prends tes amers à la dune et à l'arbre, comme je l'ai dit auparavant. Quand tu auras la dune sur l'arbre, baille donc le cul à l'arbre et mets toujours l'arbre sur le plus haut de la dune, jusqu'à ce que tu aies apporté une chapelle, proche de Bourgneuf-en-Retz sur un bosquet qui longe Bourgneuf-en-Retz et près de lui. Cette chapelle[708], sur la pointe du bois, s'appelle Saint-Sébastien ; et tu seras dans le chenal pour aller quérir le Collet. Pour te garder de Longeterre, va vers ces amers et tu ne trouveras pas moins de 5 à 6 brasses par pleine mer. Et va ainsi jusqu'à ce que tu aies mis l'église sans clocher de Saint-Cyr-en-Retz sur une église, en amont de Bourgneuf-en-Retz, et un bois. Puis longe jusqu'à ce que tu aies mis le vieux château de Bourgneuf-en-Retz, une motte noire, sur la pointe du coureau du Collet et après avoir doublé Longeterre. Et puis va t'arrêter et arrête-toi assez près de terre. Et à cet amer, la chapelle de Saint-Sébastien est sur la pointe du bois.

140 - Si tu veux pénétrer dans le Dain[709] ou en sortir, ne va point quérir le coureau et ne sors de lui jusqu'à ce que tu aies mis Saint-Cyr-en-Retz sur le vieux château ; et longe du côté de Bourgneuf-en-Retz, car la pointe de Bouin va bien loin.

**Voici du Collet de Bourgneuf**

Si tu veux aller au Collet, par le chenal qui est le long de terre de Retz, que l'on appelle la pointe Saint-Gildas, ainsi que je l'ai dit plus haut, tu iras quérir Longeterre[710], qui n'est pas loin du Collet. Elle est au large de l'île de Bouin. Pour t'en garder, tu verras en terre de Bourgneuf-en-Retz un bois grand et haut, et, au milieu du bois, tu verras une église sans clocher, qui est Saint-Cyr-en-Retz. Prends ainsi les amers de la chapelle et du bois, ils sont les plus sûrs, et mets Saint-Sébastien[711] au bout du bois, côté est. Puis, mets cette église sur une motte ronde que tu verras à l'entrée du coureau de Bourgneuf-en-Retz, côté ouest, que l'on appelle le vieux château du Collet ; quand cette église de Saint-Cyr sera sur cette dune ou motte noire, proche, va droit sur elle et tu n'auras rien à craindre. Il te restera trois rochers à tribord et, aussi, tu auras le clocher de Bourgneuf-en-Retz sur une dune de sable qui est au nord de la motte. Et quand tu seras à ces amers, va sur terre et Longeterre te restera à tribord, côté est.

**Pour [aller vers] la côte de Bretagne et avant le Plateau du Four, la Banche**

Si tu veux aller à Batz-sur-Mer, le long de la côte de Bretagne, mets à ouvrir le clocher du grand Guérande et un petit clocher[712] que tu verras près de Batz. Le petit clocher est plus bas que le grand. Et n'aies pas peur d'aller au large et passer entre le Four et la Banche. Tu trouveras 12, 14 et 16 brasses. Et il y a plus de ½ lieue de large entre le Four et la Banche. La pointe, qui est à la hauteur de Guérande que l'on appelle le Port-Hayrault[713], et l'île Dumet[714] sont sur un alignement du nord nord-ouest au sud sud-est.

706 Cette église de Beauvoir-sur-Mer (Vendée) est à l'emplacement exacte où saint Philbert avait fait construire à la fin du VII^e^ siècle de notre ère un monastère bénédictin. Il a notamment fondé les monastères de Jumièges et de Noirmoutier.

707 Texte qui est une redite du précédent, mais autrement dit.

708 Une ancienne chapelle datée du XIII^e^ siècle, disparue, et, au même emplacement, une église, fondée en 1458 par René de Rais (ou Retz), seigneur de Bourgneuf-en-Retz. Actuellement, église Notre-Dame-de-Bon-Port (1863).

709 *dayn* : Dain, bras de mer qui contourne l'île de Bouin.

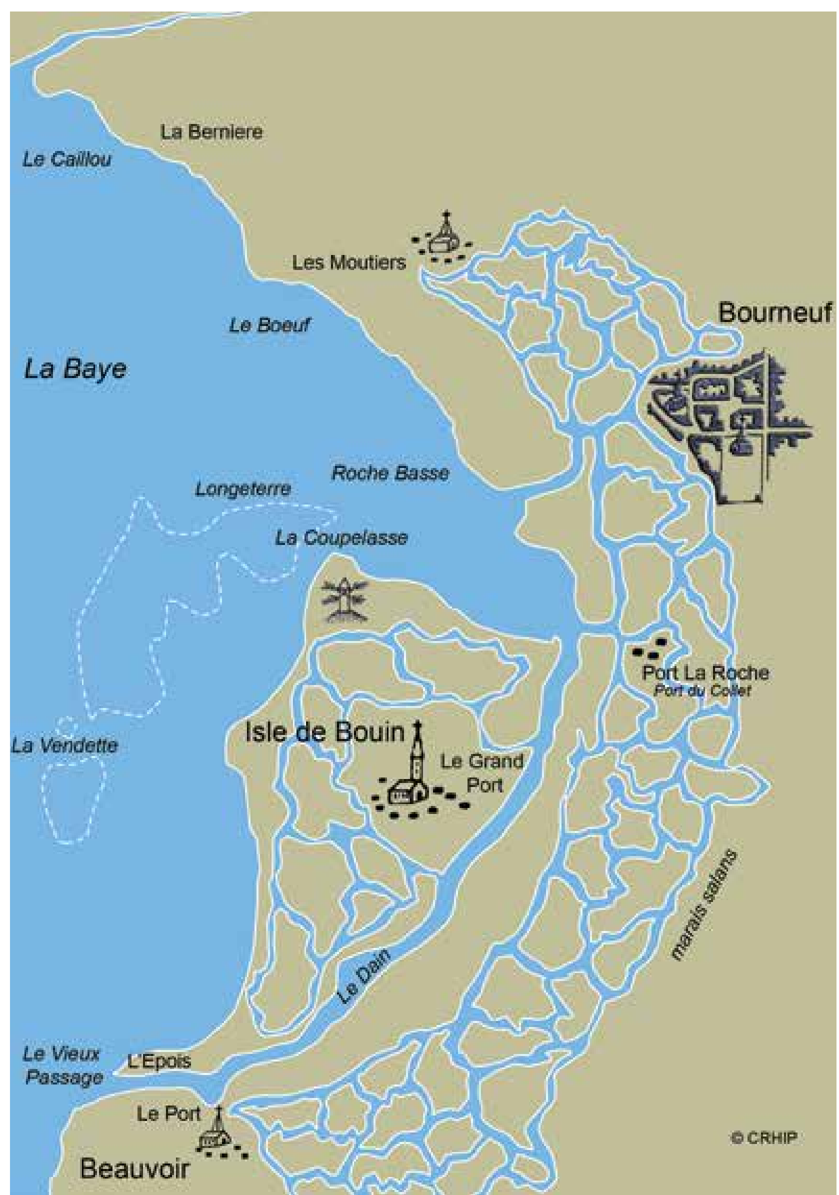
710 *rinchau* ou *longeterre* (1520) : au large du port du Collet.

711 *sainct sebastian* : chapelle.

712 Il peut s'agir du clocher du Bourg de Batz (Batz-sur-Mer, actuellement).

713 *port hairault* : Port Hayrault, soit la *grève du Traict* actuel, ancien port au Moyen Âge (le port du Croisic actuellement).

714 *isle de dumet* : Île Dumet.




Plan de Bourgneuf, de sa rade, *suivant un plan de 1695*, avec les noms d'origine. © CRHIP.

***Le Collet** aurait été, non le port appelé* La Baie*85, *mais* le port de la Baie, *terme qu'on retrouve également dans l'acte de François II. C'est le port principal au* XV*e* *siècle après le déclin de Bourgneuf. Peut- être ce nom de la Baie vient-il de* Labaia *(île de Noirmoutier), qui fermait en partie et protégeait la rade. Dès le* XV*e* *siècle, Labaya glisse vers le continent. Par contagion, le toponyme désigne* La Baya, la Baÿe *et la « Baie de Bourgneuf », forme qui n'émerge qu'au* XVII*e* *siècle.*
*L'étier qui joignait Le Collet à Bourgneuf, qui avait alors près d'un kilomètre de longueur, était parfois en mauvais état ; on avait négligé de le creuser, de le curer de sa vase. Comme il y avait* « grant pénurie de finances »*86, *François II décida de lever sur chaque navire ancrant, chargeant ou déchargeant au port, un droit sur le vin, le fer, la garance, le drap etc. qui serait entièrement employé à l'entretien de l'étier. Un autre danger menaçait le port : les pierres de lest. Malgré la défense du sire de Rays, les marchands et marins avaient* « fait destendre et descharger et gecter au dit havre de nuyt, cellement, occultement et autrement, les ditz lestz de leurs dits navires » *composés de pierres et de sable, ce qui tendait à le combler.*
*Bien à l'abri derrière* **l'île de Bouin**, *l'étier du Dain constituait un lieu de mouillage sûr ; et les petits ports, de part et d'autre de l'étier, permettaient des échanges de denrées. Dans l'île même se trouvait le port de Bouin, mentionné plusieurs fois au* XIII*e* *siècle dans le cartulaire des sires de Rays ; ceux-ci, vassaux du duc de Bretagne, partageaient les revenus de l'île avec les seigneurs de la Garnache et de Thouars, dépendants du Poitou. Au début du* XIV*e* *siècle, des flottes importantes pénétrèrent encore dans le Dain jusqu'à Bouin*87. Du même côté de l'étier se trouvaient encore la Frette, le Grand Port, l'Epoids. En face, sur le continent : le Port du Collet et le Coutumier. Ces petits ports étaient sans doute encore abordables à la fin du* XV*e* *siècle.*

*85 Patrick de Villepin, *LABAYA, Noirmoutier, Yeu, Baie de Bourgneuf et côtes vendéennes. Cartes marines depuis 1313*, Éd L'Armentier, 2013.
*86 Arch. de Loire Inf. B6, fol. 69.
*87 Cart. de Rays, CCCXI7

# 1520

141 - La Pointe de Guérande[715] et la Pointe de Saint-Jacques[716] sont sur un alignement du nord-ouest au sud-est et on appelle cette pointe, la croix[717] de Guérande.
Le prochain clocher en amont c'est Saint-Guénolé de Batz-sur-Mer[718]. Et la baie proche est le Pouliguen[719].
La prochaine pointe en amont de l'île Dumet du côté est c'est Piriac[720] et elle est dangereuse ; car elle va moult hors des dangers qui sont là. La croix de Guérande[721] et Pierre-Percée[722] gisent est et ouest et prends un quart du sud-est et du nord-ouest.

**Voici pour Guérande**

92 - Si tu veux aller à Guérande, va vers le nord et sur le nord-ouest.
Et tu laisseras la Banche de bâbord du côté nord nord-ouest.
Et tu iras sur le Cap de la Banche[723].
Et puis tu verras le clocher de Guérande et tu trouveras 3,5 ou 4 brasses entre terre et la Banche.
Pierre-Percée et la croix de Guérande [sont sur un alignement d']est en ouest. Prends un quart de nord-ouest et un quart de sud-est.
La croix de Guérande et l'île Dumet [sont sur un alignement du] nord nord-ouest au sud sud-est. La croix de Guérande et la Pointe de Saint-Jacques [sont sur un alignement du] nord-ouest au sud-est. La Pointe de Saint-Jacques et le Passage du Teignouse[724] [sont sur un alignement d']est nord-est à ouest sud-ouest.
L'île Dumet et le Four[725] [sont sur un alignement du] nord au sud. Et le Four est une île et tu y passes tout autour. Mais la pointe du côté sud va au large en mer ; elle est fort dangereuse.
Sache que l'île Dumet est devant l'entrée du chenal[726] de Redon[727] ; il est bien près du Four qui est une île de sable. Elle est devant Guérande.
Et puis il y a les Charpentiers[728]. Puis le Plateau de la Banche qui dure jusqu'à l'entrée de la Loire. Va à l'écart de tous ces dangers.
Sache que le chenal de Redon gît est nord-est à ouest sud-ouest.
Sache que du côté nord-est de l'île Dumet, il y a bon port à 6 brasses et tu trouveras abri [par vent] de sud-ouest et d'ouest sud-ouest.

93 - Belle-Île et la Pointe de l'Île de Groix du côté sud-est [Pte des Chats] [sont sur un alignement du] nord au sud.
La Pointe de Belle-Île du côté nord-ouest [Pointe du Vieux Chateau] et celle de l'Île de Groix du nord-ouest [Pte de Pen Méen] [sont sur un alignement du] nord nord-ouest au sud sud-est.
Belle-Île et Saint-Gildas [sont sur un alignement du] nord-ouest et sud-est pour celui qui va en-deçà de Belle-Île ; et si tu veux avoir un port à l'abri des Îles de Glénan, prends un peu de l'ouest et tu seras à l'abri de Saint-Gildas.
La Pointe de Belle-Île du côté est [Pointe de Taillefer] et la Pointe de Quiberon[729] du côté sud-est [sont sur un alignement du] nord au sud.
La Pointe de l'Île de Groix du côté nord-ouest et l'île Saint-Gildas [sont sur un alignement d']est en ouest.
La Pointe de Belle-Île [Pointe des Poulains] du côté de port Sauzon[730] et la basse au large des Îles de Glénan

---

715 *guerrande* : Guérande. La Pointe de Guérande est actuellement la Pointe du Croisic. Cette pointe peut être aussi la Pointe de Penchâteau.

716 *poincte du bon sainct* : Pointe de Saint-Jacques, à l'est de Saint-Gildas-de-Rhuys.

717 Le Croisic. *Kroaz*, en breton : « petite croix ». *Ar Groazig* signifie, « la petite grève », mais aussi « la croix ».

718 *sainct grimoloys* : Pour Saint-Guinolais ou Guénolé, dont l'étymologie signifie tout blanc. À leur arrivée à Batz, les premiers moines trouvèrent une Paroisse existante et, à l'emplacement de l'église actuelle, un modeste sanctuaire dédié à saint Cyr et sainte Julitte. Cette église primitive, remontant probablement au VIe siècle, passa alors sous le vocable de Guénolé, en communion avec l'abbaye-mère fondée par le saint breton de Landevennec. Elle est placée sur un monticule qui domine au loin l'Océan. Elle se termine par une coupole et sert de point de repère aux marins. Matifeux, *op. cit.*

719 *poleguyen* (1520) : Le Pouliguen. *Poul Gwen :* « la petite baie blanche ». Cet ancien port de sel est à l'entrée d'un bras de mer (l'étier du Pouliguen)qui se ramifie profondément en terre, alimentant les marais salants de Guérande. Le Port-Hayrault pourrait être à cet emplacement.

720 *pyriac* (1520) : Piriac-sur-Mer. Pointe de Castelli.

721 Pointe de Penchâteau.

722 *pierre persee* (1520) : Pierre-Percée, devant le Vieux Pornichet, à l'ouest de la Pointe du Chémoulin.

723 Plateau de la Banche, à 5 milles au sud de Batz-sur-Mer. Voir carte page 208.

724 *partuys du bessic, partuys de besyc* (1520) : Passage de la Teignouse, au sud de la Presqu'île de Quiberon.

725 *four* : Plateau du Four, au large du Croisic.

726 La Vilaine.

727 *redon* (1520) : Redon.

728 *cherpentiers, charpentiers* (1520) : Les Charpentiers, le Grand et le Petit Charpentier, à 1 mille au sud de la Pointe de Chémoulin.

729 *cabarain* (1520) : Quiberon.

730 *sanson* (1520) : port Sauzon.


Sein
pointe du Raz
Benodet
Penmarch
Glénan
Groix
golfe
du Morbihan
Pointe de
Saint-Jacques
Belle-Ile
Guérande
Nantes
Loire
Bourgneuf-en-Retz
Le Pilier
Le Collet
Yeu
St Gilles-sur-Vie
Barges
Olonne
pertuis Breton
pertuis d'Antioche
La Rochelle
© CRHIP

# 1520

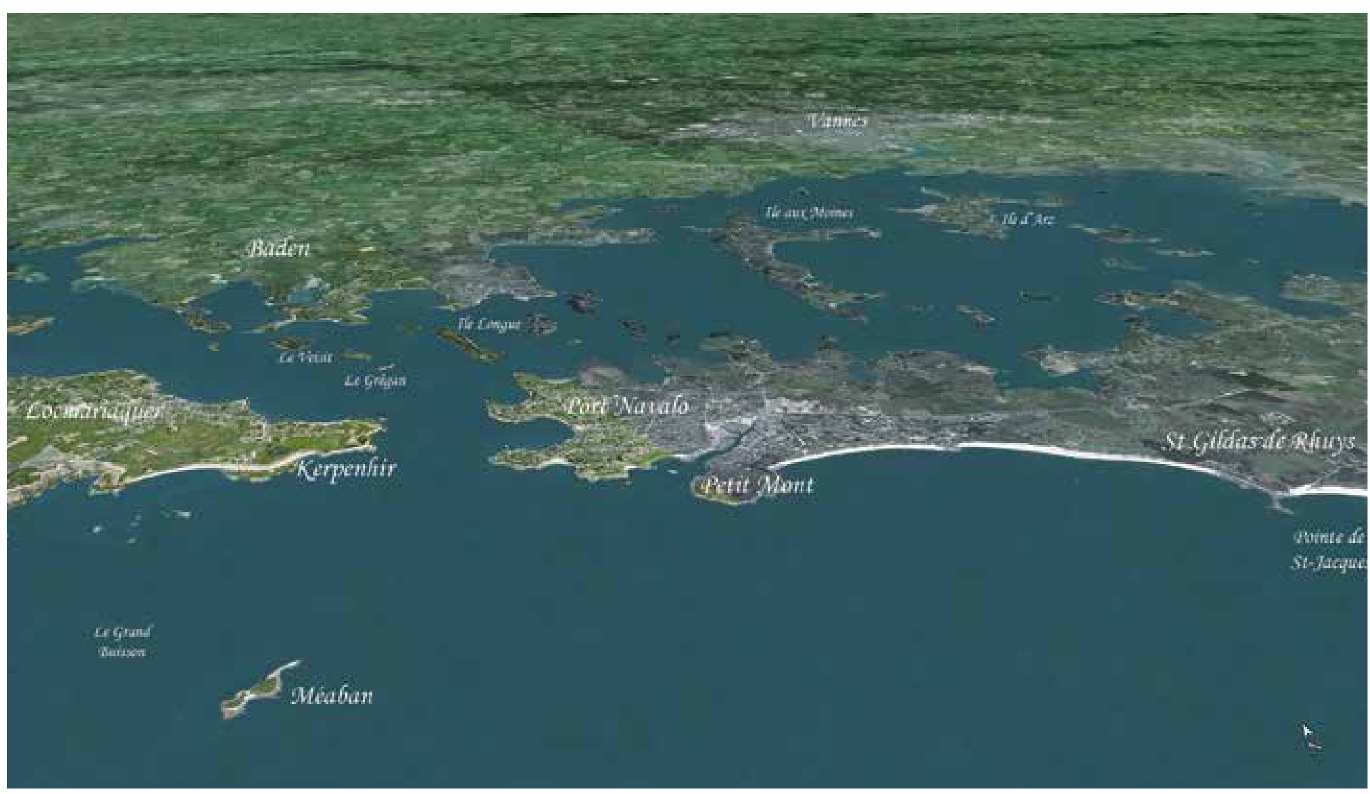
[sont sur un alignement d']est sud-est à l'ouest nord-ouest.
Et les Îles de Glénan [sont sur un alignement d']est en ouest.
Entre l'Île de Groix et les Îles de Glénan, il y a une basse[731], à 2/3 de distance de l'Île de Groix et 1/3 devant les Îles de Glénan. Pour te garder de cette basse, mets l'Île Saint-Nicolas de Glénan au large de la pointe de l'île à ouvrir de la largeur de deux trefs[732]. Cette pointe a pour nom, Penfret[733]. Et tu passeras côté terre. Si tu veux passer en terre des Îles de Glénan passe près de cette pointe à un trait d'arc[734] car elle est bien sûre.
Entre les Îles de Glénan et l'Île aux Moutons[735], il y a deux pierres qui sont par le milieu de route entre les deux Îles de Glénan et aux Moutons.
Si tu veux t'arrêter aux Îles de Glénan, arrête-toi à 7 brasses et mets la Pointe de Penfret du côté sud-est.
L'Île aux Moutons et les Fourches[736] de la Pointe de Penmarc'h [sont sur un alignement du] nord-ouest au sud-est
L'Île aux Moutons et la Pointe de Penmarc'h [sont sur un alignement d']est sud-est à ouest nord-ouest.
Des Îles de Glénan au Four tu iras à l'ouest un quart de sud-ouest pour doubler la Pointe de Penmarc'h.
De Belle-Île au Four, si tu fais voile à 40 brasses, tu iras en route saine. Sache qu'autour de la basse des Îles de Glénan, il y a 40 brasses.

94 - La basse des Îles de Glénan et les Fourches [sont sur un alignement du] nord-ouest au sud-est.
Si tu es à la Pointe de Penmarc'h à 45 brasses, va à l'ouest
Le port de Sein[737] est à 12 brasses.
Sein et l'Île d'Ouessant [sont sur un alignement du] nord nord-ouest au sud sud-est ; et prends du nord et du sud.
Près de Sein à 45 brasses, sache par raison que le port est plus au large. Sache que le port à 45 brasses est entre Sein et l'Île d'Ouessant. Et à 40 brasses tu es trop près de terre, il y a grand courant. Mais en allant à 53 brasses, il y a 1 vue en mer. Sache que si tu vas à 40 brasses, tu ne crains rien en Bretagne.

**Voici sur le Golfe du Morbihan**[738]

141a - Si tu veux entrer au Golfe, longe la pointe du côté est [vers la pointe du Grand Mont[739]]. Et garde-toi de la basse [de Saint-Gildas] qui est en terre d'elle du côté est qui est en direction de la Pointe de Saint-Jacques. Et quand tu auras dépassé cette grosse pointe qui est du côté est[740], qui fait l'entrée [de Port Navalo], passe[741] du côté ouest à la sonde si tu veux, car c'est plat ; sinon reste au milieu du chenal jusqu'à la pointe du [Mouton][742] qui est en-deçà, à la hauteur d'un tumulus[743] de pierre[744] haut et grand comme un monceau de sel lequel te restera du côté ouest. Et quand tu seras à la hauteur de cette pointe du Mouton, donne-lui bon rhumb, car elle est et va bien au large du chenal. Et ce qui parait est submergé jusques bien en avant et en amont d'elle. Près d'elle, il y a un banc de rochers[745], qui est submergé et sur lequel ne reste guère d'eau de basse mer ; il n'y a que brasse et basses[746] et, pour cela, donne-lui bon rhumb, car le chenal est assez profond. Et puisque c'est basse mer et, pour te garder d'elle [de la roche des Moutons[747]] et de ce banc [le Faucheur] quand tu seras à son niveau, va en requérant une baie de sable[748] que tu verras sur

731 *roche blanche* (1520, 1502, 1490) : Plateau de la basse Jaune, une roche blanche.
732 *2 trefz* (1520) : deux fois la largeur d'une grand-voile, valeur de 20° à 24° (2 secteurs de compas).
733 *pain froit, frait* (1520), *penfret* (1502) : Île de Penfret ou Île Notre-Dame.
734 *tret d'arc* (1520) : portée de la flèche d'un arc : 150 à 200 m.
735 *molinnez, isle de mouton* (1520), *isle de nontons* (1490), *moncons* (1502) : Île aux Moutons.
736 *forchee* (1520) *fourque* (1490), *fourcque* (1502) : les Fourches, plateau de roches au sud du Guilvinec ; route des Îles de Glénan vers Penmarc'h.
737 *le paux de sayn* (1520) : le port de Sein ; *paux* : pauser, s'arrêter, port.
738 Avec le travail de Ducourtioux E., Lallemant Léon, « *Les côtes morbihannaises vers 1483 –Extrait du « Grand Routtier et Pillotage » de Pierre Garcie-Ferrande après l'édition de Poitiers 1542 (BnF Réserve V-1674) avec quelques modifications quand les autres éditions fournissaient une meilleure lecture* », in : Bulletin de la Société polymathique du Morbihan, 1912, p. 145-161.
739 Pointe du Grand Mont, à l'ouest de Saint-Gildas-de-Rhuys. La pointe Saint-Jacques est plus au sud-est.
740 Pointe de Port-Navalo.
741 *range* : raser, longer, passer près de.
742 Pointe du Mouton, au nord de Port Navalo.
743 *monioye* (1520) : colline, hauteur, tumulus. Le mot *mont-joie* est un mot d'origine latine, *mons jovis*, hauteur consacré au dieu Jupiter. Ce mot de Pierre Garcie renvoie aux grands tumulus d'Arzon et Locmariaquer : tumulus du Mané-er-Hroeg, dolmen du Mané-Rutual, menhir du Bronso, dolmen de la Table-des-Marchands et Grand-Menhir.
744 Tumulus du Mané-er-Hroeg.
745 Le Faucheur, roche au nord de la pointe du Mouton, alignée et suivie par la roche du Petit Mouton et celle du Grand Mouton.
746 Une brasse d'eau. Pierre Garcie suppose qu'on entre avec le flot dans le Morbihan. On tenait compte des courants.
747 Roches : le Petit Mouton et le Grand Mouton.
748 Cette baie sablonneuse s'aperçoit d'autant plus que la mer est basse, quand on entre dans le Golfe.




2013 © Google ; 2014 © CNES/Spot Image ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image Landsat ; Image 2014 DigitalGlobe.



Golfe du Morbihan © CRHIP.

# 1520

son nord, de l'autre côté du chenal[749], jusqu'à ce que tu trouves du fond et il y aura 14 et 18 brasses dans le chenal avec de la vase; et garde-toi de l'île des Chèvres[750], qui est presque en milieu du chenal. Elle est à la hauteur de la grosse pointe[751] qui fait le Pertuis de la Jument du côté nord, qui conduit à Vannes; et cette île des Chèvres[752] couvre de pleine mer. Et tu resteras sur tribord pour aller dans le chenal d'Auray[753] et pour passer à Locmariaquer[754]; mais pour savoir quand tu seras à son niveau ou de cette

142 - grosse pointe, il y a un village[755] au sud de l'église de Locmariaquer. C'est le suivant où il y a de grands arbres et hauts. Et quand ce village sera aligné avec le monticule de pierres susdites, [Tumulus de Mané-er-Hroeg], qui est vers l'ouest et au sud de l'église, tu seras à la hauteur de l'île des Chèvres[756] et à l'entrée au sud [de la rivière d'Auray]. Et aussi pour te garder de cette île des Chèvres, il faut que tu mettes un clocher, que tu verras sur ton nord nord-ouest sur terre que l'on appelle Crac'h[757], sur l'île [de Renaud] qui est en amont de l'île des Chèvres, la seconde île que tu verras; et si l'île des Chèvres est recouverte, elle est en amont de la grosse pointe qui fait le Pertuis de la Jument, qui te restera du côté nord-est. Et quand tu auras ce clocher sur cette île et que tu seras en mer de l'Île des Chèvres, prends bon rhumb de son côté ouest. Mais si tu mets le clocher à ouvrir de l'île, de la largeur d'un tref, tu seras bord à bord de lui. C'est la seconde île en amont. Et pour cela, quand tu seras, à son niveau et de cette grosse pointe, va droit à l'église et tu pourras t'arrêter sur deux ou trois ancres[758], et ne longe pas trop du côté ouest car il est submergé et avec vase.
Pour entrer dans le Golfe du Morbihan, il faut que tu longes sur le nord et sur le nord nord-ouest. Il faut que tu ailles au nord jusqu'à la pointe[759], qui est submersible, à l'ouest. Et aussi pour te garder de l'île susdite [l'île aux Chèvres] et passer du côté ouest, ne ferme point un village que tu verras du côté sud-est en terre de la pointe qui fait l'entrée [de Port Navalo]. Ne la ferme point en terre; et tu ne craindras rien de l'île des Chèvres.
Si tu veux t'arrêter à Locmariaquer. Arrête-toi devant l'église à 14 brasses, car c'est assez large. Mais sache que le meilleur port qui soit en Morbihan et de tous temps, c'est le port derrière la grande île susdite et nommée [Le Veisit]. Là on prend ses amers. Elle est la seconde île quand l'on entre, excepté celle des Chèvres laquelle couvre et on l'appelle l'île des Chèvres. Laquelle est la première quand il parait de trois îles[760], mais quand il ne parait point[761], il n'y a que deux îles. Et c'est le meilleur passage du côté nord-ouest, [entre le Veisit[762] et l'île Renaud].
Sache qu'il y a bon port en dedans de tous temps et il est assez profond.

143 - Sache que devant Locmariaquer, il n'y a point de bonne tenue et pour cela, si tu vois du mauvais temps, va t'en derrière[763] cette île, [le Veisit]. Si tu veux entrer en Morbihan va au nord et sur le nord nord-ouest. Si tu bouges du Morbihan pour aller vers le sud, la pointe du Morbihan, là où est la colline des pierres[764], proche côté est, et la Teignouse gisent du nord-est au sud-ouest; et tu passeras en mer de la Teignouse. La

749 Anse de Locmiquel.
750 Le Grégan, au sud-est du Petit et Grand Veisit.
751 Pointe de la Jument : extrémité sud de l'île Longue, qui devait s'appeler en 1483, l'Île de la Jument. Le Pertuis de la Jument se situe entre la Pointe Motenno et la Pointe de la Jument (Île Longue).
752 À l'époque où naviguait Pierre Garcie, tous les rochers, à proximité de la Chèvre (Le Grégan, le Petit Veisit, le Grand Veisit), devaient se rejoindre et ne former qu'un seul îlot de rochers que le flot couvrait ou découvrait suivant l'état de la marée.
753 En la rivière d'Auray, de Retz.
754 *lomaria* : Locmariaquer. *Loc*, en breton, veut dire rivière. C'est le nom de la rivière d'Auray.
755 Pointe du Guillevin ; puis le village avec le dolmen de Kerlud à Locmariaquer.
756 Le nom d'île donné a plusieurs reprises par Pierre Garcie à ce récif nommé La Chèvre, actuellement Le Grégan, indique bien qu'il avait une étendue autrement plus considérable qu'aujourd'hui.
757 *badan* (1520) : Baden. Suivant la direction de l'amer donnée, il s'agit de l'église de Crac'h et non de Baden.
758 Entre l'île Renaud, le Grand Veisit et l'île Radénec.
759 Pointe de Kerpenhir.
760 L'île des Chèvres, le Grégan, l'île Renaud.
761 Le Grégan est une roche submersible.
762 Il doit y avoir ici une erreur d'impression. Nous pensons que le manuscrit de Pierre Garcie devait porter : « *la grande isle susdite (le Veisit) et nommé Larron. La on prend ses merches...* » Jusqu'a la fin du XVIII[e] siècle, l'île du grand Veisit s'est en effet nommée *le grand Larron* et l'île du petit Veisit, *le petit Larron*.
763 *detroys* ou *delres* (1520) : c'est-à-dire derrière (Frédéric Godefroy, *Dictionnaire de l'ancienne langue française du IX[e] siècle au XV[e] siècle*, 9 vol, 1891-1902).
764 le Tumulus du Petit-Mont.

# 1520

Chaussée de la Teignouse[765] est une roche haute et ronde. Elle est bien loin des deux autres petites îles[766] et dangers qui sont là. Cependant il n'y a point de passage aux grands navires entre celle-là et les deux petites îles; et il y a deux pierres[767] bien hautes qui assèchent et sont couvertes par la marée, qui ne sont pas si grandes et sans comparaison comme la Teignouse. Mais elles sont plus dans le chenal que la Teignouse. Et pour cela, garde-toi d'elle et prends la Pointe [du Petit Mont] qui est au nord de la Pointe de Saint-Jacques et la Teignouse l'une sur l'autre. Du Passage de la Teignouse [768] va à l'est nord-est et tu iras quérir la Pointe de Saint-Jacques. Sache que de pleine mer, il y a un bon passage en terre de la basse de Méaban[769] du côté ouest. Mais[770] il faut longer au plus près de la basse de Méaban avec adresse, [pour éviter la roche du Grand Buisson]. Et aussi quand tu l'auras passé, que tu viennes requérir la Pointe [de Kerpenhir] du Morbihan du côté ouest à la sonde pour deux îles[771] qui sont à l'est nord-est de la basse de Méaban. Et puis bien le faire en cas de nécessité de mauvais temps.

Si tu veux aller et passer par le Pertuis de la Jument, mets les monticules de pierres[772] que tu verras en haut sur terre en nord nord-est de toi, lesquelles te resteront de bâbord et qui ressemblent à deux petites montagnes au-dessus de l'autre terre. Mets-les l'une sur l'autre pour te garder de la basse [773] qui est au milieu du chenal que l'on appelle la Jument[774] [ou le Pertuis de la Jument] et aussi les Moutons; et que la plus en terre soit ouverte de l'autre du côté sud-est et tu seras au milieu du chenal côté nord-est; le plus sain, bord à bord et pareillement quand tu auras le village dessus qui est en sud de Locmariaquer où sont les arbres et qu'il sera en sud de l'amas de pierres[775] qui est au sud de l'église et tu seras à la hauteur des Moutons.

144 - Mais ils sont plus du côté terre et du côté sud-est. Ce sont les premières pierres[776] qui sont en entrant à l'est du Morbihan. N'oublie pas, aussi, de longer la pointe[777] du côté nord du Pertuis de la Jument car c'est le plus sûr.

L'Île d'Yeu et Belle-Île, comme nous avons dit dessus, sont sur un alignement du nord-ouest au sud-est. Sache que si tu atterris au sud-est de Belle-Île, tu verras plus tôt Belle-Île et tu la connaîtras[778] plus en premier que l'Île d'Hoedic[779] ou l'Île de Houat[780] car elle est plus haute qu'elles ne sont et, aussi, elles sont plus en terre que Belle-Île de 4 lieues.

Sache qu'à l'Île d'Hoedic, il y a une chapelle[781] plus près du bout d'amont que l'autre. Et en une pointe qui est du côté sud de l'île en amont de la chapelle, il y a cinq ou six maisons. Et au bout d'elle du côté sud-est, il y a deux ou trois petites îles et au bout de ces îles il y a une pierre haute et ronde qui s'appelle les Cardinaux. Et il y a des Cardinaux à Belle-Île, près de 5 lieues.

Des Cardinaux au Four, il y a 2 lieues.

Du Four à la Banche, 1 lieue.

Et il y a bon chenal entre eux, mais il y faut des amers; et ces amers sont les deux clochers de Guérande à ouvrir l'un de l'autre, de la largeur d'un tref le plus haut du côté sud. Et sache que la Banche dure jusqu'à Pierre-Percée qui est proche et le chenal entre la Banche et Pierre-Percée [va] jusqu'à l'entrée de la Loire. Entre les Cardinaux et l'Île du Pilier, il y a 1 vue. Et la Banche dure 4 lieues.

---

765 *tignouse* (1520) : la Chaussée de La Teignouse, prolongée par les îles jusqu'aux Grands Cardinaux, constitue un obstacle au passage du courant; il en résulte que le flot et le jusant sont violents dans le secteur (4 nœuds en vive-eau moyenne) (SHOM).

766 Iniz En Toull Bras et Iniz En Toull Bihan. Voir note 794.

767 Actuellement. D'après la carte marine de Beautemps-Beaupré, il y aurait un passage, entre Basse Nouvelle et Basse de la Teignouse. Les rochers se rejoignaient davantage au temps de Pierre Garcie.

768 *partuys du bessic*; le Passage de la Teignouse se nommait aussi anciennement, *Perthuis du Becdiou*.

769 *merban* (1520) : Île de Méaban, la basse de Méaban est au sud de l'île. Le passage est donné par l'alignement de la roche Le Faucheur avec l'ouest de Méaban.

770 Quand on lit ce passage il ne semble pas que l'aspect des lieux à Méaban ait beaucoup changé depuis Pierre Garcie.

771 Baguen Hir.

772 Tumulus de l'île Longue et tumulus de Gavrinis.

773 *basse* : en prolongement de la Pointe du Mouton, Le Faucheur, le Petit et le Grand Mouton.

774 Pierre Garcie semble confondre l'Île Longue avec celle de la Jument. D'où le nom « *pertuis de la Jument* » qu'il donne à ce passage.

775 Les arbres à Kerlud et l'amas de pierres : Tumulus de Mané-er-Hroeg.

776 Les Moutons au temps de Pierre Garcie étaient déjà des roches. Le Veisit, au contraire, était plutôt une île.

777 Île Longue.

778 Avant de reconnaître l'Île d'Hoedic et l'Île de Houat.

779 *hudic* (1520) : Île d'Hoedic; en breton, l'île s'appelle *Hoëdic* signifiant « *le caneton* ».

780 *houac, huac* (1520) : Île de Houat; en breton, l'île s'appelle *Houad* signifiant « *le canard* ».

781 Il y avait à Hoedic, à la fin du xv^e^ siècle, une chapelle plus près du côté de la baie que de celui du large et quelques maisons au sud de l'île, probablement à l'emplacement du Paluden. Au sud-est du village, « le grand et le petit Mulon ». Observations de Betton Jean Stéphane, *Hudic et Hohac dans le Grant routtier de Pierre Garcie Ferrande (1520)* in Melvan, la Revue des deux îles, n° 9, 2012, p. 9-20.

# 1520

**Voici sur l'Île de Houat**

Sache que l'Île de Houat est proche de l'île de Belle-Île. Elle est vers la terre, côté est, en amont. Si tu t'arrêtes à l'Île de Houat, côté nord nord-ouest, tu auras bon abri[782] de sud-est, de sud, de sud-ouest et d'ouest car le vent te viendra par-dessus les houes [rocheuses] qui sont à l'extrême bas du côté nord-ouest de l'île. Et le vent te viendra nord-ouest par-dessus l'île de Quiberon[783] et il n'y aura pas grande houle. Au port, il y aura 10 brasses et gros sable et bonne tenue. Mais en certains endroits, il y a des pierres ; sonde souvent quand tu mettras l'ancre pour tenir en bon lieu.

145 - La houle te viendra du sud-est. Il y aura, sur ton est sud-est, une haute pierre qui est sûre du côté de la mer.

Si tu veux aller du côté sud-est de l'Île de Houat, tu auras abri de nord-ouest, d'ouest et de sud-ouest. Et il te restera cette grande pierre dont j'ai parlé du côté nord-ouest. Sache que si tu t'arrêtes en baie[784] au nord de l'Île de Houat, va sur le nord-ouest et tu iras quérir la pointe de l'île de Quiberon.

Si tu vas par le nord un quart de nord-est, tu iras quérir la basse de Méaban ; va par le nord nord-est, tu iras quérir l'entrée du Golfe du Morbihan ; va par le nord-est tu iras quérir la Pointe de Saint-Jacques[716]. Si tu es arrêté dans la chambre[785] de l'Île de Houat qui est du côté est sud-est de l'île, il y a une baie de sable qui est à la hauteur d'un petit bois où il y a une chapelle. Tu auras abri de nord, de nord-ouest et d'ouest, de sud-ouest. Et tu auras une petite île du côté nord de la basse où il restera 4 brasses de pleine mer et mortes-eaux. Et en terre, il y a beau sable et bon passage. Il te donnera abri de nord et il y aura 8 brasses en port et beau sable. Et, aussi, tu peux mettre à 4 brasses car partout la chambre est [du] beau fond.

De l'extrémité de l'Île d'Hoedic au nord, va par le nord-ouest. Tu iras quérir les houes [rocheuses] qui sont en nord de la chambre de l'Île de Houat. Et n'ignore pas la pierre[786] qui est entre l'Île d'Hoedic et l'Île de Houat, car elle est souvent dangereuse. Elle est à mi-parcours de l'une à l'autre, sur presque ta route. Et à cause de cela, va sur le nord-ouest ou sur le sud-est.

**[Voici sur Quiberon]**

Tu dois savoir que pour te garder d'une basse[787] qui est en travers de la Pointe de Saint-Jacques, ne mets pas la montagne de Crac'h sur la basse du banc de Méaban qui est devant Morbihan. Car tu irais droit dessus. Pour cela, mets la montagne de Crac'h[788] en terre de la basse de Méaban. Et tu iras en terre de la basse. Et si tu mets la montagne en mer du banc, tu iras en mer de la basse. Et pour savoir quand tu seras à son niveau, il faut que tu mettes une tonnelle de moulin, la plus haute des deux qui sont, au pignon[789] de la baie de la Pointe de Saint-Jacques et tu seras par son travers.

146 - La Pointe de Saint-Jacques et le Pertuis ou Passage de la Teignouse sont sur un alignement d'est nord-est à ouest sud-ouest. Sache que [ce dernier] est aligné d'est nord-est à ouest sud-ouest.

Il y a 12 brasses en ce Passage de la Teignouse et c'est crasseux, [vase et gravier]. Du Pertuis va vers le sud-ouest. Tu iras au-delà de la Pointe de Belle-Île, du côté nord-ouest. [Si tu] va par le sud-ouest un quart d'ouest, tu iras hors de la Pointe de Belle-Île.

Si tu passes par le Passage de la Teignouse, sur son côté[790] est nord-est et par vent contraire de bordage[791], et pour te garder des dangers de terre, prends garde que tu n'ailles sur la terre en fermant la pointe[792] qui est en nord-ouest de la Pointe de Saint-Jacques, sur la pointe nommée la Teignouse. Et elle te restera sur

782 Mouillage vers Béniguet, à l'extrémité ouest de l'île, avec un fond de sable.

783 *cabarain* (1520) : Quiberon.

784 Mouillage de la baie de Béniguet qui est au nord d'Houat.

785 Pierre Garcie indique trois mouillages à l'Île de Houat. Ce dernier mouillage est la chambre de Houat, Tréac'h Er Goured, la grande plage de sable fin au sud-est de l'île avec sa baie qui est le principal mouillage à l'abri des vents et de la houle de nord, ouest et sud-ouest. Il insiste sur la qualité du sable et la bonne tenue des fonds. Il parle aussi d'un petit bois et d'une chapelle aujourd'hui disparue comme à Hoedic, sans doute près de l'Ezenn. La petite île est le rocher d'Er Yoc'h. Jean Stéphane Betton, *Hudic et Hohac dans le Grant Routtier de Pierre Garcie Ferrande,* in Melvan, la Revue des deux îles, n° 9, 2012, p. 9-19.

786 Le Passage des Sœurs, entre Men er Vag et Men er Ger.

787 Basse de Saint-Gildas.

788 *cras* (1520) : Crac'h, près d'Auray et Lorient. Crac'h viendrait de Kr(e)ac'h, *Haut, en haut.* Le bourg de Crac'h occupe une position dominante au centre de la presqu'île formée par la rivière du même nom et celle d'Auray.

789 *pygnon* (1520) : pignon, sommet.

790 Pierre Garcie propose de prendre le Passage de la Teignouse pour gagner le large.

791 Vent qui dévie et repousse le bateau, en se servant de sa coque.

792 Pointe du Petit Mont.




2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; 2014 © CNES/Spot Image ; Image 2014 DigitalGlobe.

La presqu'île de Quiberon © Photo par Anthony Penel.

# 1520

tribord[793]. La Teignouse est la première pierre de l'entrée du côté est.

Et pour cela, garde-toi à ne point fermer cette pointe, en terre de la Pointe de Saint-Jacques, sur la Teignouse pour éviter deux ou trois pierres qui sont plus avant en Pertuis et couvrant de pleine mer. Et pour cela tiens la pointe, au nord de la Pointe de Saint-Jacques, à ouvrir de la Teignouse du côté sud et du nord. Et va sûrement. Veille jusqu'à ce que tu aies apporté la montagne de Crac'h, sur l'île[794], proche de Quiberon. Puis mets la Pointe de Saint-Jacques sur la Teignouse pour te garder de Cherbon[795] qui est une mauvaise basse. Elle est presque au milieu du Pertuis et ne découvre point mais, par grosse mer ou vague, elle rompt merveilleusement.

Et cela est dangereux. Pour cela mets la Pointe de Saint-Jacques sur la Teignouse comme cela est dit, car elle est dangereuse par coup de mer pour petits et grands navires, jusqu'à ce que tu aies apporté la montagne de Crac'h, sur le milieu des deux îles[794] qui sont entre Quiberon et la Teignouse. Et quand la montagne de Crac'h sera sur ce chenal qui est entre ces deux îles, tu seras à la hauteur des Trois Pierres. Quand la montagne sera au dedans de l'île, la plus proche de Quiberon, tu auras passé ces pierres et tu pourras courir sur terre jusqu'à ce que tu aies mis la Pointe de Saint-Jacques sur

147 - la Teignouse et fais attention.

S'il advient que tu navigues en te gardant des dangers de la mer vers le côté sud du bout de l'Île de Houat, dès que tu auras la montagne de Crac'h sur l'île suivante de la Teignouse, tu seras dans la passe, en avant. Et tu seras aussi, vers le sud, devant la plus lointaine[796] pointe du côté de l'Île de Houat. Et pour cela ne ferme pas une petite île[797], que tu verras au bout de Belle-Île, en dedans vers le nord-ouest, pour te garder de cette pointe du côté de l'Île de Houat.

Et sache qu'au large du Passage de la Teignouse, du côté ouest, il y a une basse qui n'assèche point, si ce n'est lors des grandes eaux et pas souvent. Par grosse mer, elle s'y rompt et [cette basse] est dangereuse pour les grands navires, bien creux; elle est presque au milieu et le plus en sud-ouest; elle s'appelle les bancs de Taillefer. Les amers transversaux [sont] le moulin de Quiberon sur la maison[798] du duc, laquelle est au sud de l'église de Quiberon. Et pour connaître Quiberon et Sauzon[799], il y a plusieurs maisons; et pour te garder [de cette basse] et aller le long, tiens la Pointe de Saint-Jacques [juste] à ouvrir de la Teignouse, côté sud, ou tu la mets au plus près.

**Voici sur le port de Belle-Île, ce qui est à noter**

Si tu veux t'arrêter à Belle-Île du côté de Locmaria, à l'extrême sud-est, arrête-toi à la hauteur de l'église de Sainte-Marie[800], car il y a une belle baie de sable et tu auras abri [des vents] de nord, nord-ouest et ouest. Le fond est beau. Il y a une pierre à hauteur de la pointe, assez au large.

Si tu veux t'arrêter à Belle-Île devant Le Palais[801], arrête-toi à 6 ou 7 brasses, à la hauteur de la croix ou de l'église qui sont [l'une] près de l'autre. Tu auras abri de sud, de sud-ouest et d'ouest; le vent te viendra nord-ouest par-dessus la pointe et sud-est par-dessus l'autre pointe. De là, si tu vas sur le nord, tu iras quérir la grosse Pointe de Quiberon.

Si tu veux t'arrêter au nord de Belle-Île, côté terre, devant port Sauzon, [va] au sud de la rade, tu y verras une église au bord de la mer

148 - et sur l'ouest du havre; au-dessus d'elle il y a plusieurs maisons et dans le havre du port Sauzon, on demeure à sec par basse mer. Si tu veux y entrer, longe le côté ouest. Si tu veux t'arrêter devant, pose à 13 brasses et tu trouveras beau fond de sable blanc comme coquilles; tu auras abri d'ouest, de sud-ouest, de sud et sud-est et le vent te viendra d'ouest nord-ouest [de] par-dessus la pointe des Poulains. Au large de la pointe[802] suivante qui est en aval du port Sauzon, il y a une basse bien au large, [la basse Badec] et, en face en terre, il y a une chapelle; mais par vent d'ouest tu auras [un] meilleur abri devant Le Palais jusqu'au

793 À droite, quand on passe la Teignouse pour sortir.

794 Iniz En Toull Bras et la deuxième île, Iniz En Toull Bihan. Les Trois Pierres sont à 1/2 mille, à l'ouest sud-ouest de de ces deux îles. Voir note 766.

795 *cherbon* (1520) : banc de Taillefer.

796 *horainne, horaigne* (1520) : roche « lointaine, la plus extrême », sans doute Beg Pel; voir la roche de la Horainne, au large de Bréhat.

797 Pierre Garcie évoque comment éviter la roche *Les Sœurs*, en se servant de *l'Île aux Chevaux*.

798 Cette maison était le rendez-vous de chasse des ducs de Bretagne.

799 *sarreson, senson, sanson* (1520) : Sauzon.

800 Locmaria doit son nom a sa patronne et on célèbre la fête le 15 août. (*Histoire des paroisses,* Le Mené, 1891).

801 *polayns, polains* (1520) c'est évidemment Le Palais et non la pointe des Poulains, puisque Pierre Garcie en dit quelques lignes plus loin.

802 Pointe du Cardinal.

Belle-Île, côte nord, Pointe des Poulains © Photo par Anthony Penel.



Île de Groix, côte sud, vers le large © Photo par Anthony Penel.



***Belle-Île*** *: La plus grande des îles bretonnes avec une côte sauvage d'une grande beauté mais qui n'offre pas le moindre véritable abri. (17 km d'est en ouest avec une largeur variant de 2 à 7 km). Elle apparaît vue de la mer comme un plateau relevé au rivage escarpé. Les nombreux abris qui émaillent les cartes marines ne sont que d'étroites criques que le ressac transforme vite en redoutables pièges. Les deux seuls ports de l'île, Le Palais et Sauzon, tournent le dos au large (côte NE de l'île) en se dissimulant dans le creux des deux plus grandes vallées qui entament le plateau. Dans le coureau ou passage au nord de l'île, le courant est nettement giratoire. Le vent a une influence considérable sur le courant.*

***L'Île de Groix*** *: Dans les textes anciens, Groix est appelé* Ronech croy *puis* Croylan (lan, *« terre habitée »*). *Groix, (du breton* Enez Groe), *située à 3 milles nautiques du continent, est la 2*[e] *île de Bretagne par la superficie (8 km sur 3 km). Port Tudy, de la côte nord, est le port le plus important de l'Île de Groix. Presque toute l'île est ceinturée de hautes falaises escarpées (50 mètres) n'offrant pas le moindre abri en dehors de l'anse Saint-Nicolas sur la côte sud. Dans le Coureau de Groix, entre l'île et la terre, le courant porte vers l'est au flot à une vitesse de 1,8 nœud et vers l'ouest au jusant.*

# 1520

nord-ouest.
Sache que côté terre de Belle-Île, il y a un grand danger, [face à la Pointe de Taillefer], presque à mi-parcours de Belle-Île et la terre. La mer grosse y rompt dessus. Il est à la hauteur de Sauzon entre le port et la terre, presque au milieu; pour cela, passe d'un bord ou de l'autre et non au milieu.
Et les marques traversières sont le moulin de Quiberon à mettre sur l'anse de sable[803], forte terre au sud de la rade [du Palais].
Et le rocher, Trois Pierres, parait de basse mer et par grandes eaux.
Si tu venais de la mer en droiture et que tu atterrisses entre Belle-Île et l'Île de Groix, [tu serais] en terre des îles à la hauteur d'Étel[804] qui est à 2 lieues aval de la presqu'île de Quiberon, [que tu verrais comme] une île, gisant d'est en ouest. Le bout du côté ouest, côté terre, est rond et gros, et le bout du côté est, côté mer, long et effilé. Puis tu verras en terre deux petites îles dont la plus proche de la terre est la plus grosse[805], elle est du côté est; et tu verras, en aval, la montagne de Crac'h. Tu sauras alors où tu es : à la hauteur d'Étel.

**Voici sur l'Île de Groix**

149 - L'Île de Groix[806] est sur un alignement d'est en ouest; vue du sud et dans sa partie la plus sud-est[807], elle se montre entaillée; en amont, elle est pointue et paraît de loin avec trois bosses. Si tu veux t'arrêter à l'Île de Groix, arrête-toi côté nord à 8 brasses. Tu trouveras du gros sable et caillou, tu auras abri des vents de sud, de sud-ouest et d'ouest. Du coureau, entre les deux terres, le vent te viendra ouest nord-ouest. Tu seras ancré par le travers d'une anse de sable[808] avec une croix, côté sud[809]. Si tu t'arrêtes au sud de la croix[810] et si tu n'es pas bien au large, c'est du rocher. Mais à l'ouest, tu auras meilleur abri. De cette pointe où est la croix, va par le sud pour doubler une autre pointe basse[811] qui est côté sud-ouest de l'île. Elle va bien 1 lieue au large de l'île. Pour cela, il faut que tu navigues 2 lieues par le sud, pour t'en garder, si tu veux aller côté sud-ouest.
Sache qu'il y a une pierre du côté ouest de l'anse où tu pourras t'arrêter par le travers d'une pointe[812], celle du côté nord-ouest. Il y a un moulin à la hauteur de cette anse. Et de la pointe où est la croix de l'Île de Groix, va par le nord ; tu iras quérir le clocher de Notre-Dame de Larmor[813], à l'entrée du Blavet[814]; tu passeras à l'ouest des Errants[815]. Sache que dans le coureau entre l'Île de Groix et la terre, il y a 16 brasses et de la vase.

**Voici sur le Blavet**

Si tu veux entrer dans le Blavet, par le chenal côté ouest, il faut que tu longes la terre jusqu'à ce que tu aies deux grands arbres, sur la pointe de Larmor, à ouvrir sur le côté ouest de l'église de Larmor[816], de la largeur de deux trefs[732]. Et n'oublie pas les Errants, car ils te resteront sur tribord.
Puis va sur terre avec ces amers jusqu'à ce

150 - ce que tu voies l'église Saint-François[817] sur la Pointe de Locpezran[818], pointe côté est. Quand tu auras ouvert l'église Saint-François de la pointe, longe-la et va sûrement et hardiment aux pointeaux, du côté est, jusqu'à ce que tu vois les deux amas[819] de pierre sur la pointe ; tu les alignes. Va sur ces amers en

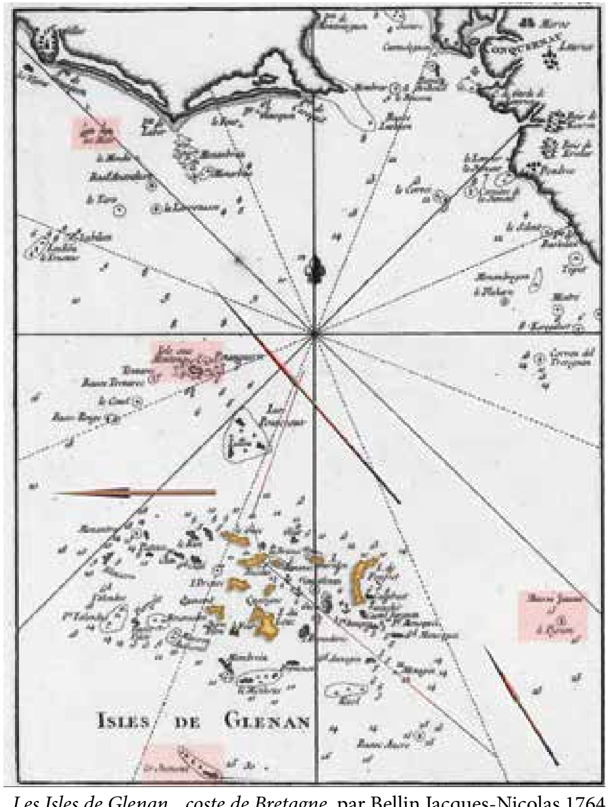
803 Pointe du Gros Rocher.
804 *logoal* (1520) : Étel ; entrée de la rivière d'Étel.
805 Île de Roëlan et Île de Téviec, plus à l'est.
806 Texte préparé par un autre typographe ; des mots sont orthographiés différemment, des portions de phrase sont redoublées, etc.
807 *le bas* (1520) : Dans la partie la plus basse, au sud. De la Pointe de l'Enfer à la pointe des Chats.
808 Plage du Trec'h.
809 Pointe de la Croix.
810 Les Grands Sables.
811 Pointe des Chats, roches « Les Chats », puis basse des Chats qui s'avancent en mer sur 1,5 mille, vers le sud.
812 Pointe du Spernec et le rocher : basse Mélite.
813 *nermor* (1520) : Larmor-Plage. L'Armor est le terme ancien, il deviendra Larmor.
814 Fleuve dont Lorient est sur l'embouchure.
815 *errans* (1520) : Les Errants, roche à l'entrée de l'embouchure du Blavet.
816 *notre dame de nermor* : Notre-Dame de Larmor-Plage.
817 *sainct francoys* (1520) : Saint-François. Une chapelle a existé vers le XIe siècle sur la presqu'île de Gâvres. Vétuste, elle fut remplacée par une église, sous la protection de Gweltas, devenu Saint-Gildas.
818 *lopediran* (1520) : Locpezran, Loperan ou Port-Louis. Avant-poste maritime de ces deux cités fluviales, le Blavet répartissait sa population entre deux paroisses situées de part et d'autre de l'isthme : *Locmalo*, au sud, s'ouvrant sur la petite Mer de Gâvres; *Locpezran*, au nord, s'ouvrant sur la rade du Blavet. *Locperan* ou *Loperan* a vraisemblablement eu pour éponyme un évêque du Cornwall, saint Péran, qui a également donné son nom à une localité d'Ille-et-Vilaine. Elle devient en 1618 la place forte d'une ville royale sous le nom de *Port-Louis* en l'honneur de Louis XIII.
819 *ruyaux, ruyas, ruyaulx, ruyau* (1520) : passe marine. Il s'agit des Réaux, amas de pierres, à l'entrée de la Petite Mer de Gâvres.

Archipel des Glénan © Photo Michel Hardouineau.

***Les Îles de Glénan*** *comprennent neuf îles principales* (Île Saint-Nicolas ; Île de Bananec ; Île du Loc'h ; Île de Penfret ; Île Cigogne ; Île de Drénec ; Île de Brunec ; Île de Guiautec ; Île de Quignénec ; Île de Guiriden ; Île aux Moutons), *et un grand nombre d'îlots, rochers et roches plus ou moins découvrantes et hauts-fonds. Cet archipel est de forme circulaire et s'étend sur 5 milles d'est en ouest et sur 2,5 milles du nord au sud.*
*On compte trois passes navigables :*

- *la passe de l'est au nord de l'Île aux Moutons.*
- *celle du côté est, le Plateau de la Basse Jaune s'étend à environ 2,5 milles dans l'est de l'Île de Penfret.*
- *celle de l'ouest, le chenal des Bluiniers.*

*Le mouillage est possible dans la Chambre sous l'Île Saint-Nicolas et sous le vent de l'Île de Penfret.*
*La plus ancienne carte, mentionnant les îles, remonte à 1313 où l'archipel figure sous le nom de* grana. *En 1466, elles sont nommées* Glaram *et c'est en 1585 qu'elles deviennent* Glénan.
*Le roi Gradlon aurait donné les îles de l'archipel aux moines de Saint-Gildas-de-Rhuys ; ils en revendiquent la propriété depuis l'an 399. Au* XIIIe *siècle, un prieuré a été édifié sur Saint-Nicolas, saint très vénéré par les marins au Moyen Âge. L'archipel constitue un abri intéressant pour les corsaires pratiquant la guerre de course.*




*Les Isles de Glenan…coste de Bretagne,* par Bellin Jacques-Nicolas,1764 © BnF - Cartes et Plan, GE DD-2987 (1158). Colorisé par CRHIP.

# 1520

confiance et longe la pointe[820] au plus près, avec habileté. Pour la pierre[821], entre les Errants et la terre, il faut prendre les marques au village de l'Île de Groix, à savoir un bosquet à mettre sur les Errants ; de même tu auras la prochaine maison du village, au sud de la pointe[822], du côté est ; et tu auras cette maison, du côté nord du village, sur une dune de sable. Tu seras, [alors,] par le travers de cette basse[823]. Ne ferme point les deux clochers de Larmor l'un sur l'autre, qu'ils soient un peu ouverts pour te garder d'une basse qui restera sur tribord, près du chenal, et ne crains rien. Va ainsi, mais prends toujours [comme] amers, les amas, aligne-les jusqu'à la pointe. Et n'oublie pas, il te restera cette basse, par le milieu du chenal sur bâbord. Quand tu seras à la pointe, va, côté est, jusqu'à la hauteur du village.

Sache que si tu arrives aux pointes de l'Île de Groix du côté sud-est, va par le nord-ouest et tu iras quérir la Pointe de Doëlan[824], en passant près d'une basse, appelée le Porsac'h[825]. Elle est à l'ouest du nord de la pointe de l'Île de Groix. Sache qu'il y en a une autre[826], juste avant. Quand tu seras à son niveau, tu auras un moulin, en haut de l'entrée de Quimperlé[827], au milieu d'un bosquet[828]. Et tu seras au nord des pointes de l'Île de Groix. Pour te garder de cette basse et passer au large, il y a une petite île[829] à l'ouest d'une grosse pointe noire que tu verras en aval de Larmor. N'ouvre point cette île de la pointe et tu seras hors de danger.

De Larmor à Quimperlé, il y a 3 lieues.

151- De Quimperlé à Doëlan, il y a 1 lieue.

La seconde pointe en aval de Quimperlé est Doëlan. On peut y entrer par toutes marées. Pour bien connaître Doëlan, il y a une chapelle en haut sur la falaise, c'est à dire sur le haut de la terre côté ouest.

Et pour te garder de [la basse] Porsac'h, il y a une maison sur la Pointe de Quimperlé, côté ouest, à ouvrir d'un bosquet, au sud du bois.

**Voici sur les Îles de Glénan**

Si tu veux t'arrêter aux Îles de Glénan, côté est, à une anse de sable qui longe la pointe de Penfret, tu auras abri [des vents] de sud, de sud-ouest et d'ouest. Il y aura près de terre 15 brasses et de la vase. Mais arrête-toi à 10 brasses et reste à la pointe ouest nord-ouest.

Si tu veux t'arrêter, côté nord, à la hauteur de la chambre[830] de l'île qui est une baie, tu auras abri du vent de sud, de sud-ouest, d'ouest sud-ouest. Au plus près de terre, il y aura 10 brasses et vase par basse mer. Et tu trouveras sur cette vase, [posée] comme un courau[831], la chapelle Saint-Nicolas[832] à l'ouest, et la pointe de Penfret au sud sud-est. De cette pointe de Penfret, va par le nord-ouest et tu iras quérir la pointe sud de l'Île aux Moutons. Va par l'ouest nord-ouest de la pointe de Penfret qui est côté sud-est des Îles de Glénan. Tu doubleras toutes les Îles de Glénan. Mais va bien 1 lieue sur l'ouest nord-ouest pour doubler les Glénan.

Si tu veux aller au large de la Pointe de Penmarc'h, va à l'ouest un quart de sud-ouest pour doubler cette pointe. Si tu veux t'arrêter aux Îles de Glénan, pose près des îles car, entre les Glénan et l'Île aux Moutons qui est en terre des Îles de Glénan, il y a deux grandes basses[833] de rochers, à mi-parcours des Glénan aux Moutons. Elles sont sur la route tant pour le nord que pour le sud. Tu dois t'en protéger, surtout pour celle

820 Le Pain de Sucre. La première fortification sur le Pain de Sucre commencera au XVIe siècle, futur Port-Louis.

821 Les Trois Pierres.

822 Pointe de Gâvres ou des Saisies.

823 Soit la basse de la Passe Ouest au nord des Trois Pierres, soit la basse de la Jument, sur bâbord, comme Pierre Garcie l'indique plus loin..

824 *doellans* (1520) : Doëlan, Pointe de Cayenne.

825 *le porc* (1520) : basse Porsac'h. Celle qui la précède est la basse La Croix, au sud de Doëlan.

826 Basse La Croix.

827 *camperle*, *camperlle*, *campelle* (1520) : Quimperlé. Le nom vient de *kemper*, « confluent » en breton, et de *Ellé*, une des rivières qui traversent la ville. Quimperlé se situe en effet au point de confluence de l'*Ellé* et de l'*Isole*. Celles-ci se rejoignent pour donner naissance à la *Laïta*, une ría longue d'une quinzaine de kilomètres, soumise à la marée, qui fut navigable et permit à Quimperlé d'être un port de mer.

828 Broussaille, buisson, de *bruscus*, comme l'espagnol *brusco*. Les Bas-Bretons appellent *bruscoa*, un bocage. De *brosse*, on a fait *brosser*, qui est un terme de chasse, pour dire : *courir à travers les bois*. (Menage, *Dictionnaire étymologique de la langue française*, et Roquefort, *Dictionnaire de la langue romane*). Brosse signifie donc ici buisson ou bosquet ; et de là vient que ce nom se répand en Poitou, comme dénomination de terres : la grande Brosse, la petite Brosse.

829 Les Loriots.

830 *faulte* (1520) : au bord.

831 *coural* (1520) : différents bateaux légers tels que pinasses, barques, gabares, couraux. (Dictionnaire Godefroy). Le courau ou coureau est un bateau, en moyenne de 20 à 40 tonneaux, mais pouvant aller jusqu'à 100 tonneaux. C'est un gros transporteur, solide, la péniche médiévale.

832 *sainct nicollas* (1520), *sainct guydas,* (1490) : Saint-Nicolas des Glénan, fondée par les moines de Saint-Gildas-de-Rhuys (XIe siècle).

833 Les Grands pourceaux, les Petits pourceaux et Leuriou.




2013 © Google ; 2014 © CNES/Spot Image ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image 2014 DigitalGlobe.

Pointe de Penmarc'h et les *Etocs* au large © Photo par Anthony Penel.

***Pointe de Penmarc'h*** : *Penmarc'h est un composé du breton* penn, *tête et* marc'h, *cheval, d'où sa signification de* « tête de cheval ». *Autrefois, l'ensemble du pays Bigouden était nommé* Cap Caval *ou* Tête de Cheval. *Cette pointe très avancée de la Bretagne sud a toujours été redoutée par les marins. Ses abords sur plus d'1 mille vers l'ouest et 2 milles vers le sud sont en effet très malsains. La mer y brise avec une extrême violence par gros temps et le ressac s'y fait durement sentir. À 3,5 milles du sud de Penmarc'h, les courants sont giratoires vers la droite, avec une dissymétrie entre le flot et jusant, de 1 à 2 nœuds.*

# 1520

du sud. Garde que tu n'ouvres point les roches[834], côté sud-est des Îles de Glénan, de la pointe de l'île que l'on appelle Penfret et tu n'auras rien à craindre.

152 - Pour savoir quand tu seras à son niveau, tu auras la pointe à l'est de la montagne de Malhara[835] sur la plus grosse pointe au sud de l'Île aux Moutons. Elle est la plus haute. Quand tu auras cette pointe de montagne sur celle du bout de l'île, tu seras à l'entrée de la basse [des Pourceaux], côté sud; et quand tu auras la montagne sur le milieu de l'île, tu seras sur la plus au nord.

Sache qu'en amont de là, il y a encore une autre [basse Leuriou] qui ne paraît, si ce n'est par basse mer. Quand tu seras à son niveau, tu auras la chapelle [Saint-Nicolas], dans les Îles de Glénan, sur une grosse houe[834] [rocheuse] qui est à la hauteur de la pointe, là où est assise la chapelle. Quand tu auras cette houe sur la chapelle et qu'elle soit à toucher le côté est de la chapelle, tu seras sur le rocher. Pour t'en garder, n'ouvre point les houes [rocheuses], côté sud-est des Îles de Glénan, et longe les îles ; cela est sain au plus près, tout du long. Et ainsi n'aie pas peur de les longer du côté nord.

Sache qu'en aval de l'Île aux Moutons, il y a une autre petite île basse[836] et elles sont proches l'une de l'autre. Et à l'ouest de cette île et plus en mer, il y a une autre basse [Joubert] qui ne paraît point sinon par demi-jusant de grandes eaux. Pour cela, garde-toi d'elle.

Si tu veux t'arrêter aux Îles de Glénan, du côté nord-ouest à la hauteur de la chapelle, il te restera une grosse houe au sud-est et la chapelle au sud; [le vent] te viendra sud-est par-dessus la houe, sud par-dessus l'île et aussi sud-ouest. Toutes les houes [rocheuses] te resteront du côté ouest. Tu trouveras 6 brasses avec du beau fond et vase. Tu trouveras en la sonde le long de l'île vase et bonne tenue, [pour se poser] comme un courau[831]. De la pointe de Penfret va sur l'ouest nord-ouest et n'aies pas peur ni doute des Îles de Glénan.

**Voici sur Bénodet**[837]

153 - Si tu es à l'extrémité sud de l'Île aux Moutons, proche des Îles de Glénan, et qu'à l'extrémité des Îles de Glénan, [donc) au sud de l'Île [aux Moutons], une grande houe fourchue te reste au sud-est quart de sud, va sur le nord-ouest quart de nord pour aller quérir l'entrée de Saint-Thomas[838] de Bénodet, libre d'accès par toutes marées. C'est un abri par tous temps, au moins de sud et de sud-est à son entrée. Toutefois cela ne peut être dommageable, car c'est un très bon lieu.

Si tu veux aller la quérir, [voici ce qu'il faut faire] pour te garder des dangers qui y sont d'un bord et d'autre. Si tu viens des Îles de Glénan ou de la mer en droiture en passant à l'est des Glénan, il faut que tu mettes l'Île Saint-Nicolas de Glénan à ouvrir au large de la pointe est de l'Île aux Moutons, ainsi tu passeras sur le côté est des Îles. Et va jusqu'à ce que tu approches de terre et que tu voies deux amas de pierres, qui sont comme deux hommes que l'on appelle les Mâts[839] et qui sont sur la pointe est du havre. Mais prends les amers à la tour[840], comme cela est écrit, pour passer à l'extrémité des Îles de Glénan, trouver la route juste et te garder des dangers.

Quand tu verras les Mâts [et] pour te garder des deux [amas] de pierres qui sont à l'entrée est, au large du havre, sur tribord, [tu dois savoir que] le plus éloigné est le plus haut et la mer rompt souvent dessus par pleine mer. L'autre est plus en aval et en terre d'une portée[841] d'arbalète, il couvre à demi-flot. Mais pour te garder d'eux, quand tu verras les Mâts qui sont sur la pointe est, aligne-les. Et si tu vois le plus haut un peu en terre, à l'ouest du Bassain[842] ou plus sud, va hardiment car tu es en chenal. Va ainsi, mais garde-toi d'une croix qui est proche des deux Mâts, un peu au nord ; elle est près du plus haut. L'entrée [du chenal] est bien plus sud [par rapport à la croix]. Celle-ci est près

834 *houe, hoe* (1520) : falaise, roche fourchue, roche déchiquetée, (en forme de feuille de houx) ; terme d'origine scandinave.

835 *malhara* (1520) : Pointe ouest de l'embouchure de l'Odet; la pointe Combrit avec le fort Sainte-Marine. Un ermite irlandais, saint Moran, y a fondé une chapelle (VIII^e^ siècle). Ce saint Moran s'est transformé au XVII^e^ en une sainte Maraine, puis en sainte Marine. Une statue présente une vierge allaitante que l'on appelle : *Maria lactans*. Ce dernier nom pourrait nous ramener à cette expression ancienne : *Malhara*.

836 Trevarec, Le Couet et la basse Rouge.

837 *bonnaudet, bonandet, bonaudet* (1520) : Bénodet. Tout ce paragraphe a de nombreuses redites comme si plusieurs textes avaient été mêlés.

838 *sainct thomas de bonandet* (1520) : Saint-Thomas de Bénodet. L'édifice primitif est une chapelle seigneuriale construite par le Comte Eude de Foesnant au XII^e^ siècle (1230). Il dédie le monument à saint Thomas de Cantorbéry, Thomas Becket, archevêque anglais assassiné en 1170.

839 *villains* (1520) : Les Villains à l'est de l'anse de Bénodet, actuellement *Les Mâts*, au nord de la tourelle ouest, *le Taro*. Trois roches dangereuses.

840 La tour du château de Kergos, à Clohars-Fouesnant est juste au dessus de la Pointe de Beg Vir, sur la rive gauche de l'Odet.

841 *boutee* (1520) : attaque, portée. L'arbalète est une arme de jet, dérivée de l'arc, utilisée dès le X^e^ siècle. Sa portée pouvait aller jusqu'à 150 mètres.

842 *bassain* (1520) : Bassain, anse de Bénodet, côté est.

# 1520

154 - de la mer. Et pour cela veille bien à voir les [Mâts] et ne mets pas la croix sur [l'entrée du] Bassain, car tu irais droit sur la pierre, une basse[843] plus en terre. Aligne les deux amas et quand ils seront un peu ouverts l'un de l'autre, [étant] par le travers de l'ouest, tu n'iras que mieux. Va ainsi jusqu'à la pointe est [de Bénodet]. Quand tu y seras, ne rase point ce côté, mais longe du côté ouest avec habileté car l'entrée est étroite. Et aussi garde-toi d'une basse, à l'est [de la Potée], au dedans de la pointe qui est au milieu du chenal, elle couvre [par] demi-flot ou plus tôt. Pour cela, prends l'ouest quand tu seras au-delà de la pointe. Cette basse est par le travers d'une petite anse de sable, sur son ouest.

Sache qu'à la hauteur de la basse [de Bénodet], la plus au large et déjà cité, elle te restera côté est ; et côté ouest en terre, une basse[843] gît là. Elle est bien au large et restera sur bâbord en entrant, elle est très haute par basse mer. Pour cela prends les amers des amas de pierres[839], dont j'ai fait mention, qui sont sur la pointe du côté est. N'oublie pas de raser celui de tribord si tu le vois. Il couvre et la mer y rompt. Mais garde-toi de l'autre [amas], plus en avant vers [l'entrée] car il couvre dès demi-flot.

Sache que pour t'avertir et prendre garde qu'il y a trois amas de pierre sur la pointe, par le travers de l'ouest, dont deux sont plus bas et un troisième plus haut, on prend les amers pour se garder de deux basses, au sud du havre et en amont des deux [amas de] pierres, déjà cités à l'est et bien loin de l'entrée et de la pointe. Quand tu auras le plus haut Mât sur le plus bas, celui qui est vers le sud, tu sauras que tu es à leur niveau. Et tu verras la plus éloignée des pierres, en amont du chenal. Quand tu y seras, tu auras la plus haute [pierre] au nord et la plus basse [au sud-est]. Alors tu arriveras à la basse [La Potée],

155 - celle qui est la plus en terre des deux. Mais ne les crains en rien si tu ne viens pas d'amont et louvoie en amont du havre.

Item, sache qu'il y a encore deux autres amas de pierre[839], qui sont sur la pointe du côté ouest, plus en dedans que ne sont les trois autres déjà cités. Quand tu les auras l'un sur l'autre, alors tu seras par le travers de la basse dont nous avons premièrement fait mention, en terre des deux [amas] où l'on prend les amers des Mâts, côté est. Elle couvre dès mi-flot ; la houe [rocheuse], au dedans de l'entrée, te restera sur tribord. Pour bien connaître Bénodet et l'entrée du havre, sache qu'en amont et proche du havre il y a une grande baie de sable[844] et une roche où il y a une église, que tu pourras bien voir. Sache aussi que tu verras en aval, à la hauteur de Loctudy[845], une grande église et une grande tour que l'on appelle Pont-l'Abbé[846]. Sur la pointe[847] en aval, tu verras un moulin. Sache qu'entre cette baie de sable, en amont de Loctudy, et l'autre baie de sable, plus en amont et à la hauteur du bosquet, il n'y a pas de pointe de roches, sauf une[848], qui fait l'entrée de Bénodet côté ouest, car du côté est, c'est du sable et tu le verras.

Sache que je t'informe de te garder d'une basse, au large de la pointe la plus éloignée, côté ouest. Cette basse ou roche [Margodie] en forme de houe est bien loin de la pointe. Sur cette pointe, il y a trois amas de pierres. Pour te garder de cette basse, [prends] garde à ne pas trop serrer terre jusqu'à ce que tu aies ouvert une pointe[848] que tu verras bien avant, à l'ouest du chenal, pointe qui fait l'entrée du chenal. Ouvre de la largeur d'un grand tref[732] cette pointe de celle la plus amont qui fait l'entrée ; ou mets la croix à ouvrir côté est, de la pointe du côté du chenal dont tu ne crains rien. Aussi la basse te restera par le travers de la pointe côté ouest.

156 - Sache que si tu mets la croix, qui est sur le plus haut des deux [amas] côté est, sur le chenal Susain[849], tu laisseras toutes les houes [rocheuses] à l'ouest et tu passeras vers l'est. Mais pour te garder des pierres qui te resteront du côté est et qui sont par le travers de la pointe, ne va pas trop en terre que tu ne fermes l'un par l'autre les amas de pierres. C'est à dire, [mets] le plus haut des trois [amas] de l'anse de Bénodet, jusqu'à ce que tu aies apporté les amers qui se suivent, à savoir la croix sur le chenal Susain comme cela est écrit.

Sache que si tu veux mettre la croix sur le chenal Susain, c'est à dire sur celui qui est le plus haut des deux amas qui sont du côté est du chenal, tu laisseras toutes les houes, décrites auparavant, sur bâbord. Et tu passeras en terre du côté est par ce chenal. Mais garde-toi bien d'ouvrir la croix du chenal Susain sur son

843 Les Verrès, première basse ; La Rousse, deuxième basse.
844 Plage du Teven.
845 *lautudic* (1520) : Loctudy.
846 *pont labbe* (1520) : Pont-L'Abbé.
847 Pointe de Langoz.
848 Pointe de Combrit.
849 *ruyau susain* : chenal Susain, passage de l'est pour aller à Bénodet.

# 1520

nord-est, car tu irais sur les houes[834] en dehors de la pointe, sur tribord, où l'on prend les amers pour [les] parer dans les chenaux sur la pointe ouest. Pour cela, si tu veux entrer par ce chenal, garde bien de tenir toujours la croix dans l'axe du chenal. Qu'ils soient l'un sur l'autre ou un peu ouverts vers le sud du chenal. Et va ainsi hardiment jusqu'à l'entrée du chenal. Garde-toi de la basse qui est au milieu du chenal et en dedans de la pointe est, dont il a été fait mention ; n'aie pas peur car tout vent qui te portera sur le nord-ouest te mettra dans Bénodet.

**Voici les amers pour aller quérir Bénodet et passer en amont des Îles de Glénan et de l'Île aux Moutons**

Si tu es à Bénodet[850] et que tu veuilles aller quérir l'Île aux Moutons, en terre des Îles de Glénan, et partir vers le large, tu dois aller sur le sud-est quart de sud quand tu seras au large. Mais pour mieux chenaler regarde au loin en

157 - terre, vers le plus haut lieu qui soit, excepté la montagne de Malhara. Tu verras une grande et haute tour[840] et tu ne verras rien d'autre, ni arbre ni autre chose. Car la terre est égale. Quand tu verras cette tour, mets-la et amène-la sur la chapelle ou église [Saint-Thomas-Becket] qui est dans le havre, côté est, lorsque tu passeras à sa hauteur. Et va ainsi à ces amers jusqu'à mi- parcours de la terre à l'Île aux Moutons, jusqu'à ce que tu vois, aux Îles de Glénan, la pointe d'amont que l'on appelle Penfret, comme nous avons vu ci-dessus. Ouvre cette pointe celle de toute l'Île aux Moutons, côté est, à une autre bosse de terre, celle de l'île de Penfret, au sud. Il faut qu'elle soit ainsi ouverte de l'Île aux Moutons, côté est. Il te restera un danger[833] assez proche, sur bâbord. Puis quand tu passeras à mi-route entre la terre et l'île, apporte la chapelle[832] qui est au dedans des Îles de Glénan, à ouvrir de la pointe de l'Île aux Moutons, côté est. Et va ainsi pour te garder de deux ou trois pierres, dangers qui te seront proches sur ton côté ouest. Va ainsi vers la chapelle, à ouvrir de l'île, et prends garde. Va ainsi jusqu'à la pointe de l'Île aux Moutons avec habileté. De la pointe de Penfret va sur l'ouest nord-ouest et n'oublie pas les Îles de Glénan.

**Voici sur la Pointe de Penmarc'h**

Si tu veux entrer vers la Pointe de Penmarc'h[851], par le chenal, côté est, laisse toutes les houes [rocheuses], sur l'ouest de la Pointe de Penmarc'h. Pour te garder de toutes ces roches et si tu es plus sud, va tant en avant que tu distingues un bosquet proche de la mer, en amont de la Pointe de Penmarc'h. Il y a par le travers de cette pointe plusieurs dangers en mer bien au large. On les appelle les Fourches[852]. Tous ces dangers te resteront sur tribord en allant bien au large. Pour cela, mets [en alignement] le prochain bosquet que tu verras en aval de cette pointe, et le prochain bouquet [de roches][853] en mer, au plus près [de la côte]. C'est un bosquet court et rond ; et il y en a un autre, et plusieurs autres en terre

158 - mais celui-là est proche de la mer. Et pour te garder de tous [ces] dangers et spécialement de ceux du côté ouest, mets ce bosquet [sur la pointe de Men-Meur, rive droite de l'estuaire du Steir], proche de la mer, sur une grosse pierre haute et ronde qui semble être un pignon de maison ou une voile. Cette pierre est au plus près de la mer. À son niveau et en amont, c'est du rocher. Entre ce rocher et la Pointe de Penmarc'h, c'est du sable [plage du Steir]. En raison de cela, pour te garder de toutes les roches, côté ouest de l'entrée en allant sur terre, mets ce bosquet, en amont, côté est de la grosse pierre déjà nommée, de la largeur d'un tref[732].

850 Description rajoutée et redite autrement, voir page précédente.

851 Voir la carte page 204.

852 *forchee* (1520) : Les Fourches ; plateau de roches au sud et au large du Guilvinec, sur la route de l'Archipel des Glénan vers la Pointe de Penmarc'h.

853 La Pointe de Penmarc'h est débordée, vers l'ouest et vers le sud, par une multitude de dangers dont l'ensemble est connu sous le nom de roches de Penmarc'h. Au centre de cet ensemble, devant Kérity, se trouve un grand plateau servant de socle à une trentaine de rochers, jamais recouverts, dont les plus élevés peuvent atteindre 10 à 12 mètres au-dessus des plus basses mers : ce sont les *Etocs* ou *Ar C'helou* (breton).




2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; 2014 © CNES/Spot Image ; Image 2014 DigitalGlobe.




***La Loire** est le plus long fleuve de France, avec une longueur de 1013 kilomètres. Sa source est en Ardèche. L'activité commerciale sur la Loire est très ancienne, dès 863. Pierre Garcie parle de la Loire, comme très dangereuse. D'une part, les dangers potentiels sont de plusieurs ordres : rochers, îles, avancées des pointes, basses, bancs, parées de sable. D'autre part, la faiblesse des fonds conduit à utiliser la sonde au-delà de Couëron. Le vent du sud à l'entrée de l'estuaire, le jeu des marées, leur basculement peuvent contrarier la navigation. La remontée de l'estuaire exige la présence de fonds suffisants, ainsi pour aller de Paimboeuf à Lavau, puis vers l'amont faut-il tiers de* « flaux » *ou* « my flaux », *ce qui implique d'attendre.*

# 1520

## Pilote côtier - Ouest France

*5 – route : Loire*

**Voici pour aller en Loire**

89b - Si tu veux aller en Loire, l'Île du Pilier et la Pointe de Chémoulin[854] [sont sur un alignement du] nord nord-est au sud sud-ouest. La pointe noire de Chémoulin, avec une chapelle, est près de Saint-Nazaire[855]. Pour bien chenaler[856] et te garder d'une basse sur bâbord, La Lambarde[857] en sud-ouest des Charpentiers[858], va sur le nord nord-est jusqu'à ce que tu vois un moulin en terre, à la hauteur d'une anse de sable[859]. Elle est entre la Pointe de Chémoulin et, proche, une autre pointe[860] noire de rocher.

90 - Quand tu approcheras de terre, mets le moulin sur la pointe noire, côté est de Chémoulin, [de] la largeur de deux trefs [732] afin de te garder des Charpentiers et naviguer sans danger. Et quand tu verras un village proche de Saint-Nazaire, bien loin du large, il n'est pas le premier village avant Saint-Nazaire, mais le second[861] ; et il y a entre ce village et Saint-Nazaire, deux moulins. Il y a une grande plantation d'arbres autour du village, comme un bois. Au bout et près du village, il y a un arbre rond. Quand tu verras ce village, mets-le sur cette pointe [de Chémoulin] qui a dessus la chapelle. Va ainsi sur cette pointe avec ces amers. Ne ferme point ce village sur cette pointe, où est la chapelle, car tu irais sur un banc, appelé La Barre[862], qui est à la hauteur de cette anse. Ce banc, près de terre, s'appelle le banc de La Barre ; par pleine mer et mort d'eau il y a 1,5 brasse et par basse mer, en terre du banc, 2 à 2,5 brasses. Si tu passes en terre de ce banc, donne bon rhumb à la pointe suivante, avec cette chapelle, car elle va bien au large. La passe n'est guère bonne à basse mer, par vent de sud. Et si le vent n'est pas bien en main, il faut aller bord à bord près de terre.

Si tu veux parer ce banc de La Barre, ne ferme point ce village en terre dans la pointe ; et de même, ne ferme point le clocher de Saint-Nazaire sur les autres pointes et va hardiment. Pour te garder du banc que l'on appelle le banc du Vert[863], sur tribord, n'ouvre point le village de cette pointe. L'arbre qui est rond doit toujours [être] sur la pointe. Et va à ces amers jusqu'au bord de terre,

91 - à la hauteur de cette pointe avec chapelle et donne rhumb à la pointe, car elle va au large.

Ne ferme point le clocher de Saint-Nazaire dans l'autre pointe. Quand tu seras à ces amers, mets le cap sur est nord-est et tu iras le long de terre de pointe à pointe. Donne rhumb à chaque pointe. Quand tu auras passé cette pointe, tu trouveras 5 brasses en chenal et quand tu seras plus en avant à la hauteur de l'autre [pointe], proche de Saint-Nazaire, tu trouveras 9 et 10 brasses.

Quand tu seras à la hauteur de l'autre pointe[860] où il y a un village près de la mer, tu verras un arbre rond en ce village, mets cet arbre sur une petite dune ronde qui est sur cette pointe, côté sud-est.

Puis tu seras à la hauteur d'un rocher que l'on appelle le banc des Morées[864].

Pour t'en garder en entrant [dans le chenal], ne ferme point le clocher de Donges[865] sur la pointe de Mindin[866] de la largeur d'un tref [732]. C'est le second clocher que tu verras en amont de Saint-Nazaire ; cette pointe [de Mindin] est à l'est de Saint-Nazaire. Et aussi n'ouvre point l'église de Saint-Nazaire de la pointe du côté de Saint-Nazaire. Va sur ces amers et navigue en prenant garde [du banc] des Morées.

Quand tu auras passé les Morées, si tu veux t'arrêter devant Saint-Nazaire, va en avant du chenal jusqu'à ce que tu vois un grand arbre qui est long et haut. Il est au nord de Saint-Nazaire. Ouvre cet arbre au large de la pointe de Saint-Nazaire, bien loin, puis va au port.

---

854 *chesmoulin* (1520) : Pointe de Chémoulin. Voir Gallicé, Alain, *L'accès aux ports du pays guérandais et à l'estuaire de la Loire à la fin du Moyen Âge et au début du XVI^e siècle*, in *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*, Revue d'Histoire maritime, 9, 2008, p. 147-161.

855 *sainct lesayres* (1520) : Saint-Nazaire. On n'y débarquait pas alors comme aujourd'hui. Cet atterrissage est devenu l'avant-port ou port maritime de Nantes. Peut-être, Pierre Garcie n'y était-il jamais descendu. Il l'écrit comme on prononçait ou comme il croyait l'entendre. La même observation s'applique à *Cordemyers* et à *Coayi* qu'on lira plus loin pour Cordemais et Couëron. Ajoutons que dans un manuscrit de la bibliothèque de l'Arsenal à Paris, Saint-Nazaire est orthographié *Saint-Lessairc.* [*Copie de lettres pour l'histoire de Bretagne,* petit in-folio, n°263]

856 *chenoiller, chenollier* (1520) : naviguer par bordée*;* chenaler, naviguer en chenal.

857 *lamberte* (1520) : Plateau de La Lambarde.

858 *cherpentiers, charpentiers* (1520) : Les Charpentiers, le Grand et le Petit Charpentier, à 1 mille au sud de la Pointe de Chémoulin.

859 La Bonne Anse.

860 Pointe de Ville-ès-Martin. Description déjà donnée avec, en plus, des précisions. Cela sera le cas pour d'autres amers de la Loire qui sont décrits.

861 Ville-ès-Martin.

862 *raure* (1520) : banc du Raure ou banc de La Barre. En le suivant au sud-est, il indique le *grant chenal* pour entrer en Loire.

863 *verme* (1520) : le banc du Vert en prolongement des Jardinets.

864 *moreez* (1520) : le banc des Morées.

865 *donges* (1520) : Donges.

866 *maudyn* (1520) : Mindin.

# 1520

Le meilleur port qui soit, c'est quand on a la cheminée du prieuré sur un colombier[867]. Tu auras un abri à 6 brasses par basse mer, [par vent] de sud-ouest, d'ouest, de nord-ouest et de nord.

137b - Si[868] tu es à Saint-Nazaire et que tu veuilles aller par le chenal poitevin[869], ne ferme point un grand arbre haut que tu verras au nord de Saint-Nazaire, sur une pointe de roc, proche de l'église du lieu ; qu'il soit ouvert de l'église, de la largeur d'un tref [732]. Va à ces amers et ne crains rien du danger, appelé la [basse] Truie[870], en restant sur ce bord, côté ouest. Et aussi ne crains rien des autres dangers.
Pour savoir quand tu seras à la hauteur de la Truie, il y a un moulin du côté de Saint-Nazaire, en haut par le travers d'une anse[859]. Ce moulin sera sur un grand chemin charretier.
Pour te garder d'une autre pierre que l'on appelle la Couronnée[871], prends les amers sur deux clochers qui sont en l'île de Noirmoutier. Sache qu'au nord de l'Île du Pilier, il y a une pierre[872] où il y a 12 brasses à son pied. Sache que quand la terre de Guérande sera sur la Pierre-Percée et la pointe que l'on appelle Port-Hayrault[873], spécialement le clocher du Bourg de Batz[874], [sera] sur la Pierre-Percée, alors tu seras à la hauteur des Charpentiers.

**Voici la vraie route pour aller en la rivière très dangereuse de la Loire jusqu'à la noble et puissante ville de Nantes**

125b - Dès que tu seras au Pilier dont je t'ai déjà parlé, sache [cela] si tu veux aller sur la Loire[875]. Mais d'abord, je veux t'enseigner comment piloter tout navire à ton avantage. En premier, il faut savoir que l'île du

126 - Pilier et la Pointe de Chémoulin [sont sur alignement du] nord nord-est au sud sud-ouest.
La pointe noire de Chémoulin, avec une chapelle, est près de Saint-Nazaire. Pour bien chenaler et te garder d'une basse[876] en sud sud-ouest de Pierre-Percée et des Charpentiers et sur bâbord, mets un moulin, en terre à la hauteur de cette pointe noire de Chémoulin, sur l'anse de sable[859]. Celle-ci est proche [de la pointe] de Chémoulin et d'une autre grosse pointe noire[860], en aval.
Pour te garder de la basse, appelé la Lambarde, sache que tu seras à son niveau, quand tu auras le clocher du grand Guérande et celui du Bourg de Batz l'un sur l'autre. Et si tu alignes[877] ces amers, tu irais droit dessus. Sache que cette pointe, [celle de Ville-es-Martin], est celle en aval de la chapelle, exceptée celle qui est escarpée, car la chapelle et l'Île du Pilier [sont sur alignement] nord nord-est; mais les amers sont à l'autre pointe à l'est. Et pour te garder des Charpentiers, quand tu seras à une ½ lieue de terre, mets ce moulin sur la pointe qui est en aval de la chapelle. Que le moulin soit sur la pointe [de] la largeur de deux trefs[732], pour aller sûrement du côté est des Charpentiers. Et aussi pour te garder de la basse, la Lambarde, au sud sud-ouest des Charpentiers, ne mets point ce moulin hors de l'anse du sable, qui est aval de cette pointe noire. Pour t'en garder, tu seras par le travers quand tu auras les clochers de Guérande l'un sur l'autre. Pour cela, si tu veux aller sur terre, mets ce moulin sur la pointe de la largeur de deux trefs[732]. Et si tu veux courir[878] ou aller vers le bas, il faut mettre les deux clochers de Guérande à ouvrir l'un de l'autre de la largeur d'un tref [732]. Et pour savoir quand tu seras à la hauteur des Charpentiers, tu auras le clocher

127 - du Bourg proche de Guérande sur Pierre-Percée ou la pointe de Guérande que l'on appelle Penchâteau[873].
Mais si tu veux aller sur terre, pour parer ces dangers et passer sur l'est, va aux amers déjà dits, le moulin sur la pointe de la largeur de deux trefs[732]. Et va ainsi sûrement sur terre jusqu'à ce que tu aies mis le clocher de Saint-Nazaire à ouvrir de la pointe; car si tu le fermais, tu irais sur un banc que l'on appelle La Barre, sur bâbord et en terre, en allant quérir Saint-Nazaire. C'est un banc submergé, il n'y reste par basse

867 *fee, fuye* (1520) : colombier.
868 Ce paragraphe de la page 137 (1520) a été placé ici. Il correspond à l'entrée sud de la Loire. Il n'est pas à sa place à la suite de Nantes.
869 *chenal poictevine* : Poitevin, le chenal de la Loire.
870 *true* (1520) : basse Truie ou Truye.
871 *coronee* (1520) : La couronnée, au large et est de la Pointe de Saint-Gildas. Les amers alignés sont l'église du Viel et celle de Noirmoutier-en-l'Île.
872 Les Chevaux.
873 *port hairault* (1520) : près de la Pointe de Penchâteau. L'emplacement du Port-Hayrault pourrait être au Pouliguen, à l'entrée de l'étier.
874 *bourc de bas* (1520) : Bourg de Batz; depuis 1931, cette commune a pris le nom de Batz-sur-Mer. L'alignement correspond plus à l'église du Pouliguen, peut-être la chapelle Saint-Julien (XIVe siècle) (actuellement chapelle Sainte-Anne).
875 *loyre* (1520), *laire* (1490, 1502) : Loire; de la page 125 à 130, redite des pages précédentes, autrement; puis, page 131, description du fleuve.
876 Banc de La Barre.
877 *allois* (1520) : unir.
878 Courir, faire route, naviguer. En terme de marine : courir des bords signifie aller alternativement de droite à gauche.

# 1520

mer comme rien d'eau et par pleine mer de mortes-eaux, 1,5 brasse ; en terre, il y a un chenal tout du long. Près de terre le vent arrive, donne rhumb à chaque pointe. Il y a en ce chenal, côté terre, un banc avec 2,5 ou 3 brasses de basse mer ; ce sont les meilleurs amers et les plus sûrs.

Mais il vaut beaucoup mieux aller dans le grand chenal [ou chenal de Saint-Nazaire], car il est plus sûr. Dès que tu verras un grand village[860], bien loin de la mer en terre et proche de Saint-Nazaire, il n'est pas le premier village avant Saint-Nazaire, mais le second. Il y a entre ce village et Saint-Nazaire, deux moulins. Il y a une grande plantation d'arbres qui entoure ce village, tellement qu'il ressemble à un bois ; et il y a au bout d'amont et proche du village un grand arbre haut. Quand tu verras ce village, il faut que tu mettes un arbre rond sur la pointe où est la chapelle, qui est près de Chémoulin, pour aller dans le bon chenal.

Par la suite, mets ce village sur cette pointe avec chapelle, et va ainsi du côté de cette pointe et ces amers et n'aies pas peur du banc de La Barre ni d'autres bancs. Aussi ne ferme point le clocher de Saint-Nazaire sur les pointes, car, quand il sera proche et à les ouvrir, tu seras en chenal, ne va plus vers la terre.

128 - Et aussi pour te garder du banc, sur tribord en entrant, que l'on appelle Le Vert[863], n'ouvre point l'arbre rond, que tu verras au bout du village, hors de la pointe avec chapelle. Pour te garder de la basse du Vert, fais en sorte que cet arbre soit toujours sur le gros de la pointe ; va à ces amers jusqu'au bord de terre par le travers de cette pointe et donne rhumb à chaque pointe.

Pareillement, en amont de ce village et près de la mer, tu verras un autre arbre et un moulin. Ce dernier est en amont de l'arbre lequel, si tu veux, tu peux le porter sur la grosse pointe du rocher avec chapelle, déjà nommé. Va sur ces amers jusqu'à terre et maintiens ouvert le clocher de Saint-Nazaire de la pointe de Saint-Nazaire. Tu ne trouveras pas moins de 6 ou 5 brasses par pleine mer ou à marée haute, et par basse mer, 2 ou 2,5 brasses. Cela est sûr et confirmé. Le moulin et l'arbre, déjà nommés, sont par le travers d'une anse, en amont de cette pointe avec chapelle ; ils sont à la hauteur d'un grand chemin charretier. Quand tu seras en terre par le travers de cette pointe, il faudra que tu mettes le cap sur l'est et l'est nord-est, c'est la meilleure [route] pour aller le long de terre ; le chenal est de passer en terre des Morées. Sache t'écarter du sud-est lors du flot, s'il n'est faible. Quand tu auras passé cette grosse pointe, tu trouveras 5 et 7 brasses en chenal. Et quand tu seras plus avant, en amont du chenal, à la hauteur de l'autre baie et près de Saint-Nazaire, tu trouveras 9 et 10 brasses et vase. Là tu pourras bien t'arrêter, par le travers d'un moulin et d'un arbre, séparé par un chemin. Pour cela, si tu veux t'arrêter pour attendre la marée, fais-le. Sache qu'à ½ lieue en mer et au sud du moulin et de cette anse, il y a une basse en sud quart de sud-est ; il y en a une autre sur le banc du Vert, vers le large, proche de toi et à sec.

129 - [Sache ceci] si veux t'arrêter en bonne anse[879], celle en amont de la chapelle Sainte Anne[880] ou de la pointe du rocher, à l'est de la chapelle et qui fait l'entrée de Saint-Nazaire, [ville] bien loin et en amont des Charpentiers. Sache que, si tu veux t'arrêter en cette anse, pour attendre la marée ou par vent contraire, tu auras abri d'ouest, de nord-ouest, de nord et de nord-est et il y aura beau fond, vase et bonne tenue. Tu trouveras 7 et 8 brasses au plein de la mer et par grandes eaux, et par basse mer, il y aura 4 ou 3 brasses au moins.

Pour savoir quand tu pourras t'arrêter près de terre, tiens les deux pointes, en aval, l'une sur l'autre ou peu ouvertes ; mets ton ancre car tu es assez en terre ; arrête-toi par le travers du chemin, où tu auras un arbre rond et haut, proche. Tu verras un moulin près de l'arbre et un chemin entre eux, arrête-toi à sa hauteur, et plus en amont si tu peux et si tu veux. Il y a bon port et bon lieu. Le chenal est là [et permet] de passer en terre des Morées, par l'est nord-est et ouest sud-ouest et quart de sud-est du chemin et pas loin en mer. Mais sur le banc de sable, nommé Le Vert, au large et proche, il y a une basse qui couvre demi-flot et parait par demi-jusant. Ce banc reste à sec bien haut. Par pleine mer et vives-eaux, il n'y aura dessus que 2 ou 2,5 brasses.

Sache qu'au sud du chemin et de cette anse de sable, à environ ½ lieue en mer, il y a une autre pierre bien haute, asséchant pareillement à demi-jusant[881] et couverte à demi-flot. À cause de cela, si tu louvoies, prends garde à ces pierres, quand tu verras ce chemin charretier entre l'arbre et le moulin. Le chenal est entre ces deux pierres[882] et les Charpentiers. Quand tu apporteras ce moulin et l'arbre sur la pointe, en aval, et qu'ils seront sur la pointe, va hardiment au large, car tu es dans le grand chenal de Saint-Nazaire. Tu trouveras 5 à 6 brasses par pleine mer et mortes-eaux, et 2 brasses par basse mer.

879 La Bonne Anse et l'Anse du Portcé, à l'ouest de la Pointe de Ville-ès-Martin.

880 *chappelle a lane* (1520) : Chapelle Sainte Anne, transformée en corps de garde et fort au XVIII[e] siècle.

881 Au reflux, demi-esbe ou demi-jusant.

882 Le Vert et les Jardinets, à l'ouest du chenal.




***LOIRE*** - *« Au milieu du XIV^e^ siècle, le sel était la denrée essentielle qui était transportée sur ce fleuve. Il représentait plus des deux tiers du trafic total**85 *d'après la recette du péage de Champtoceaux, situé sur la Loire à 1000 mètres environ de l'estuaire. Le sel venait des marais salants de la Baie de Bourgneuf, de Noirmoutier et de Guérande, et remontait toute la vallée de la Loire navigable sur des chalands. La période la plus active pour ce commerce était les mois d'octobre, novembre, décembre et janvier, qui suivaient la récolte; pendant les 3 ou 4 mois suivants, on n'enregistrait pour ainsi dire aucun passage; les provisions d'hiver étaient faites. Mais les mois de printemps et d'été connaissaient une légère reprise. Le sel, conservé en tas dans les régions de production, était à nouveau expédié, en attendant la récolte qui avait lieu en août et septembre. Il assurait presque à lui seul tout le chargement des chalands, montant la Loire.*

*Le trafic du vin se faisait dans les deux sens : des pancartes de péage sur la Loire des XIV^e^ et XV^e^ siècles mentionnent les tonneaux de vin* venant de la mer *et d'autres* baissant d'amont *ou menés* en dévalant. *Les passages étaient plus importants à la descente, les vins de la Loire de crus réputés, alimentaient en effet le commerce maritime à destination des pays du Nord et de l'Angleterre; les vins du Poitou ne remontaient sans doute que jusqu'à Nantes où ils étaient consommés. Le transport du vin était actif surtout après les vendanges, aux mois d'octobre, novembre et décembre; mais comme pour le sel, une reprise se manifestait au début du printemps, c'est à ce moment qu'on transportait les crus les plus estimés.*

*À la montée, on trouvait encore du cuivre, du fer, apportés des pays étrangers (Espagne, Angleterre), du poisson pêché sur les côtes de l'Atlantique ou importé du Nord. Le blé et autres produits agricoles (oignons, ail, noix etc.) venaient d'amont, ainsi que les bois, les cuirs. Les produits fabriqués arrivant de l'est étaient rares; en somme le trafic ne partait vers le milieu du XV^e^ siècle que sur des produits de consommation et il était principalement fonction de l'activité maritime : sels, tirés de la mer, et vins pour l'exportation. De nombreux péages (*coutumes*) étaient établis tout au long de la rivière, dans les ports, au profit du seigneur et de ses officiers; de plus, chaque port, chaque village, chaque établissement religieux possédait le sien au XIV^e^ siècle; et si l'on essayait de passer sans payer, on était passible de confiscation de la marchandise et du chaland. Le produit des péages devait être employé par tous les bénéficiaires, (en partie au moins), à entretenir les ponts, les ports, les passages sur les rivières et ruisseaux**86*. Mais les nombreuses concessions faites de ces péages à des particuliers prouvent que leur possession entraînait un bénéfice non négligeable. À Nantes, les* coutumes *devaient être payées au Prévost de Monseigneur le Duc de Bretagne.*

*Au début du XV^e^ siècle, les bateaux payaient un droit plus ou moins élevé selon que le maître était de Poitou ou de Bretagne : un bateau chargé en Poitou et, dont le maître était poitevin, devait 10 sols, c'était le droit de* Poicteumaige*; si le bateau était de Bretagne, il ne devait que 5 sols; si un homme de Poitou partait avec un homme de Bretagne, le bateau devait 7 sols 1/2 de Poicteumaige. Un autre droit était levé sur les marchandises remontant ou descendant la Loire : c'était* l'esmage *ou* méage *: il se montait au XIV^e^ siècle et au début du XV^e^ siècle à 3 deniers par muids de marchandise; si le bateau portait plus de 6 muids, le droit était de 12 deniers; chaque tonneau de vin venant de la mer payait 2 deniers, venant d'amont 3 deniers; un millier de seiches, 12 deniers; un millier de harengs, 1 denier. À ces droits payés au Prévost de Nantes, s'ajoutaient ceux qu'on acquittait aux établissements religieux et aux particuliers. Un simple particulier possédait en 1470, sur chaque chaland passant sous les ponts de Nantes chargé de 6 muids de sel ou moins, le droit d'en lever 1 setier et 4 deniers; et en période de carême, le droit de prélever sur chaque bateau portant du poisson, le plus beau de la cargaison, sauf deux; c'était le* devoir du baron. *II existait encore bien d'autres droits de toutes sortes**87*, mais malgré les charges spéciales imposées aux Poitevins, le sel de la Baie remontait la Loire en masse considérable. »*
Marguerite Reverseau-Leipp, *La vie maritime en Bas-Poitou du X^e^ à la fin du XV^e^ siècle*, 1954, p. 124.

*85 Étienne Bougouin, *la navigation commerciale sur la Basse Loire* : Arch. de Loire Inf. 0. 2. et 0. 798.
*86 Charles Bourdot de Richebourg, *coutume générale du Poitou*, t. IV.
*87 Philippe Mantellier, *Hist. de la communauté des marchands*. Arch. de Loire Inf. E. 158. et B. 1885. Arch. hist. du Poitou, t. 29, MXXX.

# 1520

130 - Le banc du Vert restera à l'est.

Va, de cette anse de sable et de ce port susdit, par le sud sud-ouest et tu iras quérir l'île du Pilier. Le Pilier et l'Île d'Yeu, à l'extrémité des Chiens Perrins, [sont sur un alignement du] nord au sud. Quand le moulin susdit sera au large de cette pointe, à l'ouest, et qu'il sera au large des rochers et du sable à la hauteur d'une petite maison, tu seras proche et en amont de ces [dangers], alors fais attention [au moment] du reflux[883] de la marée. Et si tu louvoies pour aller en amont, il est temps que tu changes pour aller à l'autre bord. Si tu voulais aller au large, sache que tu es à l'ouest du [banc] quand tu auras ce moulin sur la maison; alors tu peux aller sûrement vers l'ouest, car tu es passé. Sache pareillement que, quand tu auras une grande maison d'ardoise, en amont de cette pointe, sur une anse de sable, elle sera à une largeur de deux trefs[732]; quand tu auras le moulin turquois[884] à ouvrir de la largeur de deux trefs[732] de cette pointe, côté est, alors tu seras à l'avant de ces [dangers]. Sache que ce moulin turquois est le prochain moulin de la mer. Donne bon rhumb à la pointe de Saint-Nazaire, elle va bien au large et il y a une petite basse qui ne découvre, sinon à marée basse et vives-eaux. Garde-toi d'elle. Item, sache qu'il y a une autre basse[885] qui ne découvre jamais, plus en avant du chenal et au large de la pointe de Saint-Nazaire, côté est. Elle est dangereuse pour les grands navires et [ceux qui sont] creux. Mais pour te garder d'elle et si tu es dans de grands navires, ne va point quérir le port de Saint-Nazaire jusqu'à ce que tu aies un grand arbre à ouvrir de l'église en nord de Saint-Nazaire. Et puis va sûrement au port. Le préférable[886] est d'avoir la cheminée du prieuré sur un colombier[867] qui lui est proche.

131 - Tu trouveras 6 brasses par pleine mer et tu auras un abri de [vent] de sud-ouest, d'ouest, de nord-ouest et de nord.

Si tu veux aller[887] de Saint-Nazaire à Paimbeuf[888], pour entrer dans le chenal et te garder du banc[889] de sable, sur bâbord, il faut que tu apportes [les] deux moulins que tu verras en amont, côté nord-ouest de Saint-Nazaire, depuis les portes jusqu'au bord de l'église et que les moulins soient du côté nord-ouest de la largeur d'un tref [732]. Tu seras dans le bon chenal. Va à ces amers jusqu'à une île, nommée Saint-Nicolas[890], qui te restera côté est, sur tribord, en allant vers l'amont. Et, bien en avant dans le chenal et en aval de l'île, pour te garder d'une basse et de plusieurs autres, le long de la côte sud, entre Saint-Nazaire et l'île Saint-Nicolas, mets les moulins susdits du côté nord-ouest de l'église de la largeur d'un tref [732]. Et tu ne craindras rien de cette côte de Retz et, spécialement, de la basse qui est dans le chenal jusqu'à celle de Saint-Nicolas. Si tu voulais aller au large du chenal, du côté nord ou nord-ouest, ne ferme point les deux moulins susdits sur une haute maison blanche, qui fut d'un nommé Georges. Il y a près d'elle une parée de sable et, pour cela, ne ferme pas les susdits moulins sur la maison. Si tu avances vers Donges, au loin, ne crains rien des bancs[891], côté nord. Et pour savoir quand tu seras à la hauteur de la basse susdite, tu auras un moulin qui reste au sud sur un bois et l'orée de ce bois [sera sur] nord nord-est. Aussi tu verras la maison à ouvrir du bois, alors tu seras par le travers de la basse, en aval de Saint-Nicolas. Quand tu seras en amont de Saint-Nicolas, tu pourras bien passer la terre de Retz jusqu'à Paimbeuf, dont tu verras le port et, au-dessus, un moulin turquois sur une pointe. À la hauteur de cette pointe, il y a deux dangers de pierre que l'on appelle les Moutons[892], qui sont dans le chenal; ils sont surtout du côté nord et du côté de Donges. Ils restent à sec et haut par basse mer, couvrant lors de pleine mer.

---

883 *receil* (1520) : reflux.

884 Les moulins turquois ou turcois, c'est-à-dire « faits à la turque ». Cette invention nous est venue d'Orient, où le manque d'eau avait forcé de recourir à l'air. Pour ce type, on y observe une partie supérieure carrée en bois, désignée « Hucherolle », qui enferme le mécanisme d'où part l'axe qui traverse le puissant pivot d'un cône ou bien d'une tour conique. Tout en bas sont établies les meules.

885 Basse Nazaire.

886 La présence d'une basse qui ne découvre pas oblige les plus gros navires à se placer « *au meilleur qui soit quant on a la chemynee du priouré parmy une fee* », où se trouve les fonds les plus importants, soit 6 brasses (9,7 mètres), situés dans l'estuaire en un lieu que les documents médiévaux nomme le *trect de l'Ancraeson*, c'est-à-dire de l'Ancrage ou encore le *havre du Duc*. Le Havre-du-Duc est cité le 15 mars 1467, *Archives départementales LA, B 5, f° 30 v°*. (Gallicé Alain, 2004, « *Saint-Nazaire à la fin du Moyen Âge (v. 1420 - v. 1540)* », in Bulletin de la Société archéologique et historique de Nantes et de la Loire-Atlantique.)

887 La remontée du fleuve se fait en passant de Saint-Nazaire à la rive opposée, sur l'est, où se trouve un meilleur chenal. Pour traverser le fleuve, on suit un alignement clocher de Saint-Nazaire et pointe de Paimboeuf.

888 *pain beuf* (1520) : Paimbeuf.

889 Banc de Bilho.

890 *sainct nicolas* (1520) : île Saint-Nicolas; Saint-Nicolas-du-Corsept. Corsept (1040) est appelé *Corsuito* au XII[e] siècle. Un oratoire est mentionné sur l'île Saint-Nicolas-des-Défunts (Saint-Nicolas-du-Corsept) en 1137. Ce lieu est tenu par les moines de l'abbaye de Tiron (fondée par Saint Bernard de Ponthieu vers 1109) jusqu'au XVII[e] siècle.

891 Banc de Bilho et banc des Brillantes.

892 *monstons*, Les Moutons, deux îlots de roche sur l'autre rive de Paimboeuf. Le chenal est à chercher au nord de la Loire.

# 1520

132 - Mets le clocher de Saint-Nazaire sur la pointe de Paimbeuf et tu es en chenal de Saint-Nazaire. C'est le meilleur chenal qui soit. Là, arrête-toi et jette l'ancre car il y a beau et bon fond, tu auras abri [de vent] de sud sud-est, de sud-ouest et d'ouest sud-ouest. Sache que le prochain clocher, en amont de Saint-Nazaire et à la hauteur [du Pays] de Retz, en haut sur la pointe du passage, sera celui de Saint-Nicolas-du-Corsept ; il est en amont de l'île Saint-Nicolas. Tu pourras t'arrêter un peu en amont, à savoir à l'est du clocher. Tu auras un abri de sud-est, de sud et de sud-ouest. En amont, la prochaine pointe que tu verras sera Paimboeuf, là où il y a un moulin dessus la pointe. En amont du moulin, il y a un bosquet rond. Si tu veux t'arrêter, il y a un bon lieu pour de grands navires. Arrête-toi un peu en amont de cette pointe, à la hauteur du bois, et mets Saint-Nazaire à ouvrir un peu sur la pointe pour mieux être dans le chenal car, au large, il te restera un banc de sable, asséché par basse mer.

Si tu veux aller plus en amont[893], le prochain clocher que tu verras, côté nord-est de la rivière, sera celui de Lavau[894]. Aussi faut-il que tu passes de l'autre côté de la rivière pour aller en amont de Lavau. Sache qu'il te restera un grand danger de roche, sur tribord, au nord et en amont. On l'appelle l'Île de Pierre-Rouge[895], elle couvre par pleine mer et aussi par demi-flot. Et pour passer du côté ouest et près de ce danger, avec adresse[896], et aller en bon chenal, tu verras en ouest de Lavau un clocher bien loin en terre. Quand tu auras apporté ce clocher sur un moulin, proche de Lavau, tu seras à l'ouest et près de l' Île de Pierre-Rouge ; ne te serre plus à elle. Quand tu auras apporté le clocher à un arbre rond, en amont du moulin, alors tu seras à la hauteur de cette île. Et quand le clocher sera sur

133 - l'ouest de l'île, alors tu seras en amont et côté est, tu l'auras passée. Elle est bien au milieu du chenal. Mais sache que le chenal est du côté de Lavau, côté nord de l'Île de Pierre-Rouge, qui est au sud du chenal. Et pour te garder d'elle, vers l'amont, et aller sur le bon chenal, mets le clocher de Cordemais[897] à l'extrémité sud d'un grand village que l'on appelle le village de Cordemais. C'est le second village en amont et proche de Lavau ; le clocher est haut et bien loin en terre. Et cela ressemble à un bosquet.

Pour cela, mets ce clocher de Cordemais sur l'extrémité sud de ce village, le second en amont de Lavau, et tu ne crains rien de l'Île de Pierre-Rouge ; et ainsi tu es dans le chenal. Va à ces repères et ces amers et ne longe point du côté nord, car ce ne sont que dangers et roches qui s'étendent. Va ainsi jusqu'à la hauteur de ce grand village et tu pourras t'y arrêter. Va sur la rivière au plus près. Pour te garder des dangers, qui sont devant Lavau à la hauteur de l'église, spécialement d'une basse que l'on appelle basse Aury[898], qui reste à sec bien haut, mets le clocher de Cordemais au milieu de ce village et non plus en terre. Il faut que tu aies le tiers de flot ou mi-flot, pour passer et aller de Paimbeuf à Lavau, et en amont [un peu] plus, pour [éviter] les bancs de sable qui sont submergés. Si tu veux t'arrêter devant Lavau, arrête-toi au large et en aval, par le travers d'une grosse pointe noire. Prends garde, en t'arrêtant au large, que tu aies le clocher de Cordemais au milieu de ce village, le second en amont de Lavau et au plus près de la rivière, car en terre il n'y a que des rochers. De Saint-Nazaire à Lavau, il y a 4 lieues. De Lavau au Pellerin, il y a 4 lieues.

134 - Sache que pour te garder de la Basse Aury, en pierre et devant Lavau, ne ferme point une porte[899], proche d'une maison au bout du bourg de Lavau, côté est. Cette maison gît du nord au sud et ne la ferme point à un coin de mur, au milieu d'un verger, que tu verras de mer. Sache que, dès Lavau jusqu'au village de Cordemais, côté nord, ce ne sont que dangers et rochers.

Avant que tu ne prennes les amers au clocher à ce village, va requérir l'extrémité de l'île[900] que tu verras sur ton amont, par le travers du sud. Longe le avec adresse[896], car il est bien sûr. Par le travers du nord, il ne vaut rien[901]. Il y a en cette île, au bout d'amont, deux ou trois grands arbres hauts[902]. Va tout le long de

893 La traversée du cours du fleuve est dangereuse en raison de la présence des *perauges,* Pierre-Rouge ou Pierre-Augée, rochers couverts d'eau à pleine mer et demi-flot, situés au milieu du chenal vers le sud de celui-ci. L'obstacle est à contourner par l'ouest en se repérant sur un clocher situé à l'ouest de Lavau.

894 *la vaux* (1520) : Lavau.

895 *perauges* (1520) : Île de Pierre-Rouge.

896 *honneur*, (1520) : s'éloigner d'un danger en mer, en laissant un très petit espace entre celui-ci et le navire. Avec adresse et compétence.

897 *cordemiers* (1520) : Cordemais.

898 *barge horry* (1520) : Barjorie ; Barge-Horry ou Basse Aury.

899 *porte* (1520) : une écluse.

900 Belle-Île, Île de la Maréchale et Île Sardine, jusqu'à l'Île de la Folie, face à La Martinière.

901 Le passage est au nord de cette île, ce que Pierre Garcie confirme la phrase suivante. Est-ce une erreur d'impression ?

902 On peut se poser la question de comment il se fait que Pierre Garcie ne se soit pas orienté sur la tour de l'abbaye de Buzay, fondée dès 1135, dont la tour est l'unique vestige actuellement et qui servait à diriger les marins en Loire (*Voyage de Nantes à Paimbœuf*, p. 45, Nantes, Mellinet-Malassis, 1823).

# 1520

cette île, sur son nord, jusqu'à ce que tu sois à un grand village[903].

Quand tu seras par le travers de ces deux ou trois grands arbres hauts, va du côté du village, côté nord et terre ferme.

Et là tu pourras t'arrêter, car il y a bon port. Va tout le long de terre, côté nord, car il est sûr jusqu'à la pointe que tu verras devant toi, là où il y a plusieurs grands arbres hauts. Quand tu seras à cette pointe, tu verras, à l'autre bord de la rivière, un grand village que l'on appelle la Martinière[904], en aval et proche du clocher du Pellerin[905]. Au-dessus du village, tu verras un moulin turquois. Il faut que tu mettes le moulin sur une grande maison, la plus haute de la Martinière. Puis va à ces marques et ces amers, en traversant la rivière, côté sud, pour te garder d'un banc de sable[906], qui te restera côté est, jusqu'à ce que tu sois par le travers sud de la Martinière. Va tout le long, suivant ton talent. Mais à l'extrémité du village il y a une mauvaise basse qui reste bien haut à sec et une autre un peu plus bas. Pour cela, ne longe pas trop le village de la Martinière.

135 - Tu peux t'arrêter au village, juste en aval. À sa hauteur, il y a bon port. Et tu pourras t'arrêter au Pellerin, devant et un peu en amont, car il y a bon port.

Du Pellerin, il faut que tu traverses vers Port-Launay[907] qui est proche et de l'autre côté de la rivière, du côté nord au nord-ouest. Puis va le long de terre jusqu'à la hauteur de Couëron[908], près de Port-Launay. Si tu veux t'arrêter là, arrête-toi en amont de Couëron, à la hauteur de la montagne qui longe la ville, car il y a bon port. Et si tu veux aller plus amont, va tout le long du côté nord par le travers de Couëron, car c'est le meilleur chenal. De la même façon, tu laisseras l'île[909] côté sud jusqu'à la grosse montagne, même s'il y a un bon passage du côté est de l'île. Mais pour te garder d'un rocher bien grand, à l'extrémité d'une autre île où est la maison du duc[910], mets les moulins, en haut et en bas de Port-Launay, à longer la chapelle du Port-Launay et à les ouvrir un petit peu du côté nord. Et tu laisseras l'île du côté terre et du côté nord. Tu passeras en nord du rocher et il te restera en mer, du côté sud. Ainsi, tu laisseras cette île du côté nord, en laquelle il y a deux grands arbres. Aussi le meilleur chenal est entre la terre et l'île, côté nord, pour les grands navires, jusqu'à une grosse et haute pointe sur laquelle il y a une chapelle. En mer de cette pointe de l'île, il y a la maison du duc, qui est une grande maison haute[911]. Elle est la seconde île en amont de Couëron. Tu passeras sur son nord et avec un bon rhumb[912], car il y a le rocher, en aval, où il faut prendre des amers au moulin du Port-Launay. De Couëron, proche de Port-Launay, au Port Lavigne[913], il y a 1 grande lieue. Et quand tu seras à cette grosse pointe, il faut traverser du côté sud, par le travers d'un village.

136 - À l'est, il y a un port que l'on appelle Port Lavigne. Là, tu peux t'arrêter, car il y a bon port au village et proche de la sortie. Car en amont et à l'extrémité du village, il y a un rocher bien dangereux. Le village est côté sud de la rivière et en amont de l'île où se trouve la maison du duc. Sache que ce rocher est en amont et proche du village. Il commence à la hauteur de la pointe d'une île[914], proche du village. Cette île est toute pleine de saules. Sache que ce rocher est là, il commence au bout aval de l'île et il va en amont bien loin. Il va à la hauteur de la rivière, à un trait d'arc[734]. Mais il y a un bosquet rond, en aval de ce village et haut sur terre ; tiens ce bosquet à ouvrir de deux ou trois grands arbres, qui sont en ce village et à l'extrême bas. Ouvre le bois des arbres, côté nord-est, et tu ne crains rien de ce rocher. Mais prends garde, car il est dangereux. Et pour parer ce rocher, ferme le clocher de Couëron sur et dans la grosse pointe. Cette pointe est en amont de Couëron avec une chapelle dessus, côté nord, et tu n'auras rien à craindre de ce rocher car tu passeras sur son nord. Et un banc de sable restera sur ton nord et nord-ouest ; pour cela, prends garde et sonde souvent.

---

903 Il peut s'agir de Port-Launay, dont il sera question plus loin, ou d'un port disparu, zone portuaire du Couëron, face à la Martinière.

904 *martiniere* (1520) : La Martinière.

905 *pelerin* (1520) : Pellerin.

906 Île Thérèse actuellement.

907 *lonayes* (1520) : Port-Launay.

908 *coayron* (1520) : Couëron.

909 Île Pivin.

910 *la maison du duc* : à l'Île d'Indret sur la rive sud avec son château de 1420. François II, duc de Bretagne, y mourut le 9 septembre 1448.

911 « *La fonderie a été construite à côté d'un ancien château qu'on voit encore.* » (Éd. Richer, *Voyage, op. cit.*, p. 27.) Matifeux, *op. cit.*

912 L'expression *donner un rhumb*, usitée dans les anciens manuels de navigation, consistait à dévier de l'angle minimal enregistré par la boussole.

913 *la vigne* (1520) : Port Lavigne.

914 Île de Cheviré.





O les Capucins — P le Fauxbourg S.t Michel — A la Fosse — U St Julien — B S.t Nicolas — S Saulzaye — M les Carmes — T Poterne — N le Palais

*Profil ou nouvelle description de la ville épiscopale et port de mer de Nantes en Bretagne - fin xv*[e] *~16..* © BnF - Cartes et plans, GED-4554. Colorisé par CRHIP.

# 1520

Du Port Lavigne jusqu'à Nantes, il y a 2 lieues. Dès le Port Lavigne, en amont, et que tu aies passé ce rocher, le chenal reste du côté sud jusqu'à ce que tu sois à la montagne[915] et aussi au grand chêne que l'on appelle Chêne Vert[916], où l'on tire la pierre. Là, il y a bon port. Et puis va par le milieu, côté sud, à la sonde, jusque devant les faubourgs de la ville que l'on appelle Saint-Julien ou bien la Fosse[917] de Nantes. Si tu t'arrêtes à la Fosse, arrête-toi près de la chapelle Saint-Julien[918]

137a - ou au-dessus car, par le travers, il y a de mauvais lieux et il se perd plusieurs ancres. La Saulzaye[919] de Nantes est en amont de Saint-Julien, côté sud, à la hauteur de la Poterne qui longe les ponts de Nantes.




C laTour des prisonniers G Port-Brie a Maillard I les Iacobins F le Chasteau Q le Fauxbourg de Paris
D Nostre Dame E S.t Pierre H Pillemy L S.te Radegonde

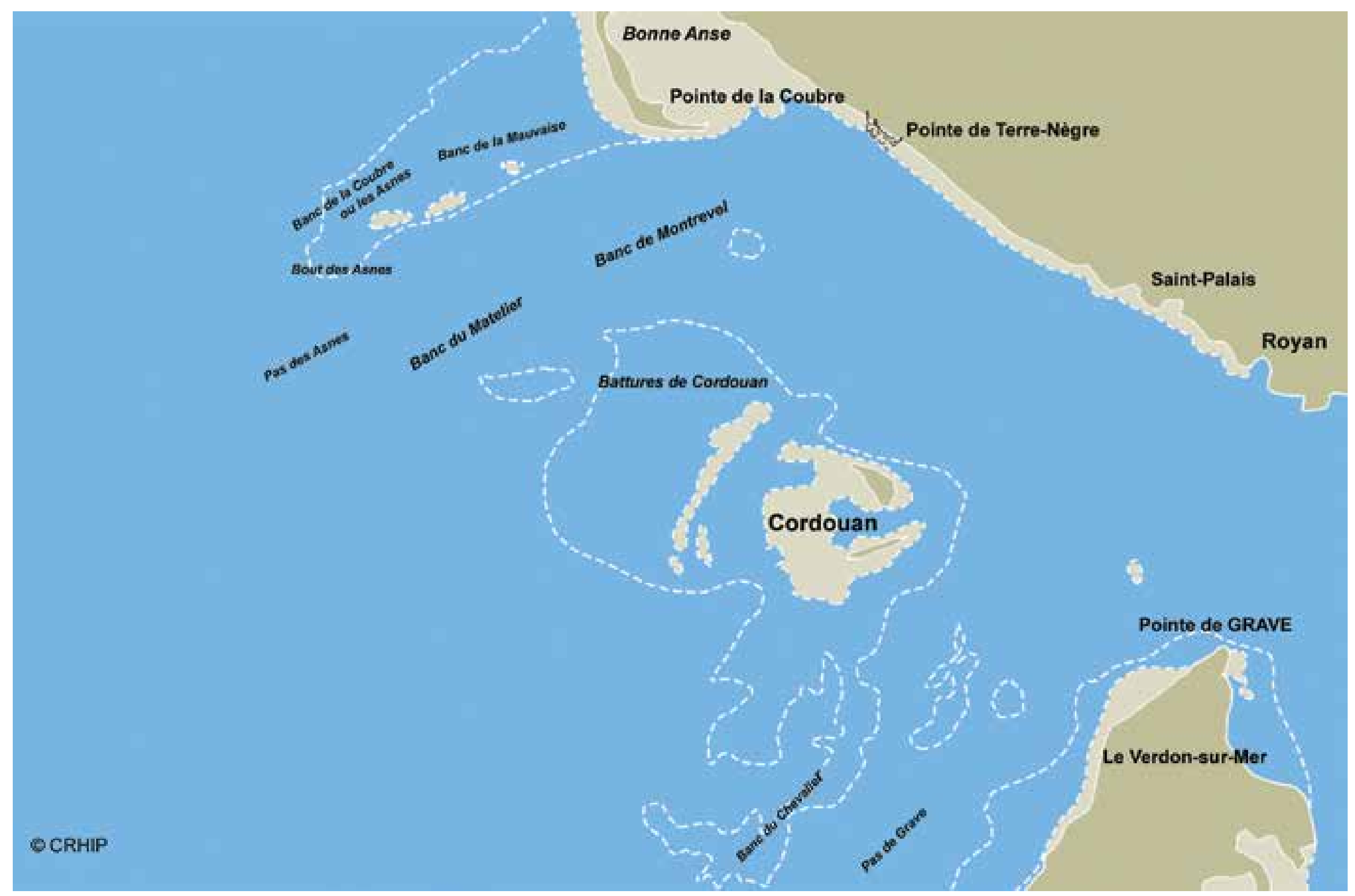
915 Rive gauche, Chantenay surplombe la Loire d'une vingtaine de mètres. Butte Sainte-Anne.

916 *chaisgne vert* (1520) : Chêne Vert ; carrières de pierres Miséry à Chantenay.

917 *fousse* (1520) : en terme maritime veut dire *trou profond :* Quai de la Fosse, au bas de la chapelle Saint-Julien.

918 *sainct iulian* (1520) : Aumônerie ou Chapelle Saint-Julien, actuelle Place de la Bourse à Nantes. La chapelle est reconstruite en 1343 (Travers, 1836-1841). Le quai Saint-Julien n'est réalisé qu'en 1510. Auparavant, les installations portuaires semblent avoir été très sommaires et sont à rapprocher de vestiges de quais en bois construits avec des bordages réutilisés, retrouvés lors de fouilles en 1987 (Fehrnach, 1990).

919 *foterne* (1520) : poterne, galerie permettant d'aller de la rue à la rivière ; *sulsaye* (1520) : grève de la Sauzaie, transformée en île Feydeau, à Nantes. Dans l'île de la Saulzaye, sur la rive gauche de la Loire, est situé, au XV^e siècle, le port Poissonnier. Les navires chargés de blé abordent au port de la Poterne. (Tanguy Jean, *Le commerce nantais à le fin du XVI^e et au début du XVII^e siècle*, Thèse, 2 vol., dactyl. Rennes, 1967.)



Embouchure de la Gironde © CRHIP.

# 1520

## Pilote côtier - Ouest France

### *6 – route : Gironde*

**Voici sur la connaissance des Ânes de Bordeaux et leurs dangers, lesquels tu les connaîtras par la sonde tant de jour que de nuit.**

29b - Si tu viens de la mer, du large des régions d'Espagne ou d'ailleurs et que tu approches [terre par] l'ouest des Ânes[920] de Bordeaux et si c'est de nuit, ne t'approche pas plus près de 28 brasses ou de 16 brasses ; pas plus, car tu en seras au plus près, qu'à ½ lieue de brisants[921]. Et il en est de même par beau temps et par vent de mer. Sache que tu trouveras en ta sonde, du sable

30 - blanc et rouge, fin comme sable d'horloge[922] et parfois piqué de noir.

Si tu veux aller trouver l'extrême entrée des Ânes[923], va au nord de la Tour de Cordouan[924] sur l'est sud-est ou en sud-est quart d'est, au plus près; et tu seras au large du bout des Ânes[925]. Tu ne trouveras, au sud-ouest de ce point et par basse mer, que 4 ou 4,5 brasses.

Puis, quand tu seras en avant, après l'extrémité des Ânes [vers la Pointe de la Coubre], [tu trouveras] un banc[926], appelé la [Bonne] Anse[927], qui est bien à 3 lieues des Ânes. Donc tu trouveras au début, 6 à 7 brasses, [puis] au front 8 [brasses] et toujours en croissant jusqu'à 14 brasses.

Pour savoir quand tu seras au bout des Ânes et que tu seras dans le bon chenal, il faut que tu places la plus grosse dune[928] de sable qui soit en la pointe de l'anse de la Coubre sur celles qui sont au sud-est[929] et le reste sur est nord-est. Ainsi tu seras au bout des Ânes du côté de la mer et tu seras bien dans le chenal.

Alors va en est nord-est fermement, car c'est la route sûre. Quand tu approcheras de terre, prends plus du nord-est et passe [à la hauteur de] la [Bonne] Anse pour te garder du banc de la Mauvaise[930], banc de sable submergé. Il demeure à sec par basse mer et te restera par le travers sud[931]. Pour cela ne t'approche point plus près de lui et [reste sur un fond] de 6 brasses s'il t'est possible.

Sache que quand tu feras la route par le travers [du banc] et par celle de la terre, tu trouveras la tour de Cordouan, au sud-est un quart de sud et tu seras en mer près d'elle. Tu seras en sud-ouest, [quand tu seras aligné] à la hauteur de la grosse pointe [de la Coubre]. Et quand tu auras la tour sur ton sud-est, tu seras à l'oblique du banc de la Mauvaise. Sache qu'il y a en ce chenal au droit, 25 ou 24 brasses.

31 - Si tu viens à passer en la [Bonne] Anse, va à 8 brasses par pleine mer. Tu auras un abri des vents de nord-ouest, de nord et de nord-est. Et du nord, il te viendra la grosse pointe de sable[932], la mer sera à 2,5 brasses.

Si tu veux aller vers l'amont[933], va vers l'est sud-est.

Du bout de la [Bonne] Anse, côté mer, à Royan[934], il y a 1 vue dont 4 lieues jusqu'aux dunes[935] de sable et 3 lieues jusqu'à Royan.

---

920 *asnes* (1520, 1490, 1502) : Les Ânes de Bordeaux, banc de sable à l'embouchure de la Gironde. « *De chaque côté de l'île de Cordouan, s'ouvraient deux passes : au nord, le pas des Ânes, au sud, le pas de Grave. Le banc des Ânes, qui servait à désigner la première, tirait son nom soit de la forme des quatre ou cinq longues sablonnières qui le composaient, soit du grondement du flot qui s'y brisait. Très dangereux, les Ânes étaient, suivant les uns, un dernier débris de l'ancien continent, suivant d'autres, de simples amoncellements de sable formés par les dépôts de la Gironde...Tout autour, des bas-fonds se formaient et disparaissaient au gré des courants, ajoutant au péril de la navigation.* » *Mémoire* de La Popelinière, 1591 ; in *Un voyage à l'île de Cordouan au xvi<sup>e</sup> siècle,* Etienne Glouzot, bibliothèque de l'École des chartes,1905, vol. 66, N° 66, p. 401-425.

921 *freignant, fraignant* (1520) : qui se brise, cassant.

922 *reloge* (1520) : sable d'horloge pour le sablier.

923 Voir Michel Bochaca, *Typologie et fonctions des ports du Bordelais (fin xv^e - début xvi^e siècle)*, Historia y Documentos, 35, 2008, p. 63-83.

924 *cordanne* (1520) : Cordouan : l'étymologie la plus logique propose « *cor d'Asnes* », le cœur du banc des Ânes, ou mieux « *tor d'Asnes* », la tour qui signale ce banc, car sur les anciens manuscrits le T et le C se confondent facilement. Cela est en accord avec le nom anglais de tour donné à Cordouan : « *Pelehede* » ou « *the Pole head* », le mât, l'amer, qui signale « *le bout de l'Asne* » qui est pour les Anglais « *The Pole* », « *Poullis* » ou « *Pelis* ».

925 *Le bout des Ânes* est le point le plus extrême des bancs au nord de l'embouchure de la Gironde. Ce point est à 3,5 milles de la Pointe de la Coubre.

926 *mauvaise* (1520) : Banc de la Mauvaise.

927 *bregerac* (1520) : la Bonne Anse, à l'intérieur de la Pointe de la Coubre. On peut mouiller à l'abri des vents du nord et du nord-ouest. Nom ancien : anse de Bregerac ou anse de Bréjat.

928 *puis* (1520) : dune.

929 *terre negre* (1520) : Pointe de Terre-Nègre, près de Saint-Palais-sur-mer. En anglais : « *the black shore* [le rivage noir] ».

930 Ce banc est situé plus à l'ouest de la Pointe de la Coubre. Il s'agit ici du banc de Montrevel.

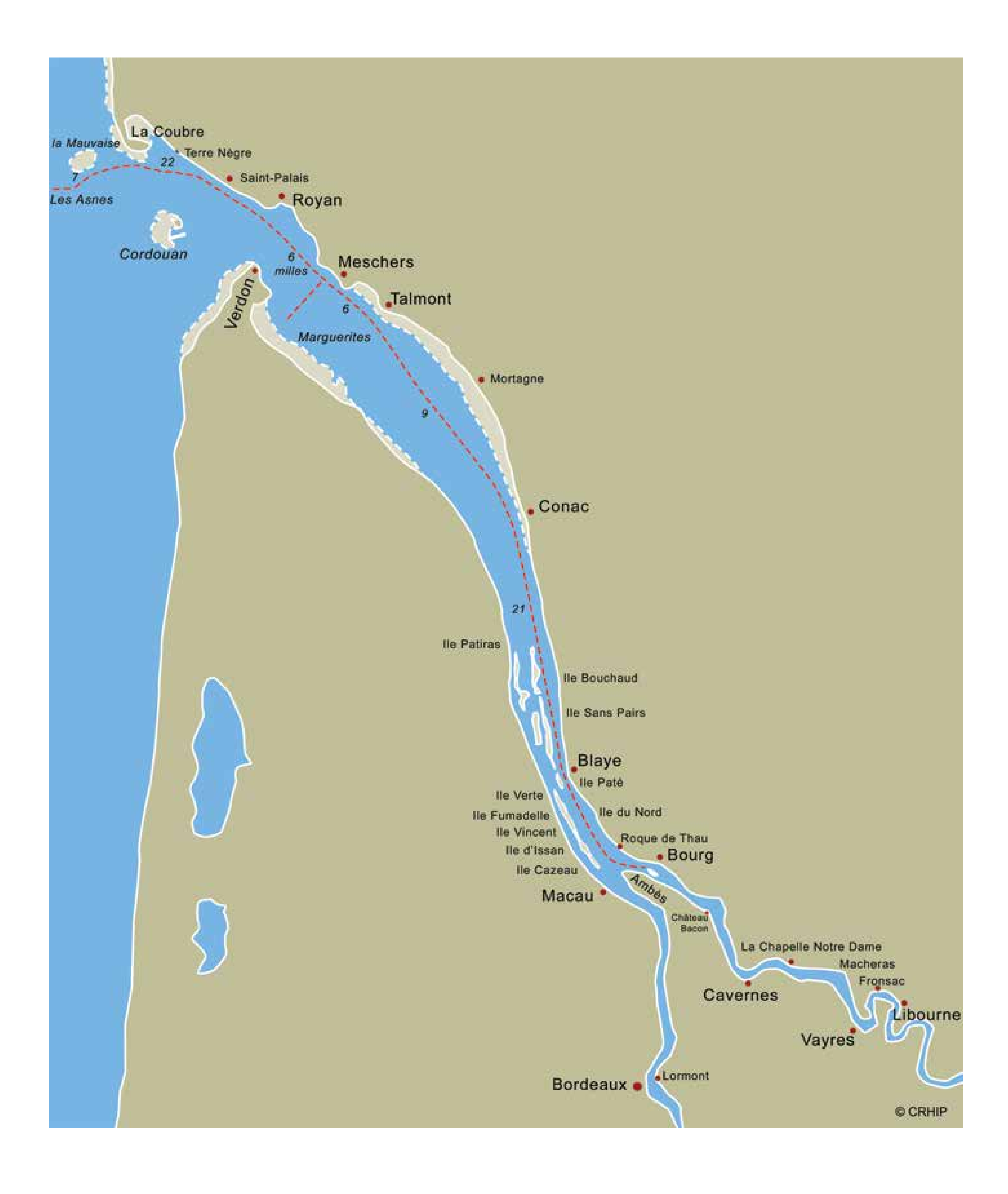
931 Normalement est et non sud.

932 Banc de la Coubre.

933 *amont* (1520) : source de la rivière.

934 *ryan* (1520) : Royan.

935 *puys* (1520) : dunes de Saint-Palais.



la Mauvaise
La Coubre
Terre Nègre
22
7
Saint-Palais
Les Asnes
Royan
Cordouan
6
milles
Meschers
Verdon
6
Talmont
Marguerites
Mortagne
9
Conac
21
Ile Patiras
Ile Bouchaud
Ile Sans Pairs
Blaye
Ile Paté
Ile Verte
Ile Fumadelle
Ile du Nord
Ile Vincent
Roque de Thau
Ile d'Issan
Bourg
Ile Cazeau
Ambès
Macau
Château
Bacon
La Chapelle Notre Dame
Macheras
Fronsac
Cavernes
Libourne
Vayres
Bordeaux
Lormont
© CRHIP

# 1520

Royan est le premier château de la rivière[936], côté nord ; et de Royan à Port Conac[937], il y a 1 vue.
De Royan à Meschers[938], il y a 2 lieues. De Meschers à Talmont[939], il y a 2 lieues[940].
Talmont est le second château. Et de Talmont à Port Conac, il y a 3 grandes lieues.
Sache qu'à l'ouest de l'anse de Coubre, il y a un banc [*barre à l'Anglais*] qui va le long de [la] terre, bien loin, jusqu'auprès de la prochaine pointe que tu verras sur ton nord, qui s'appelle Pointe de Terre-Nègre[929]. Tu la [laisseras] du côté de terre.
Si tu veux t'arrêter à Royan, qui est le premier château, mouille en amont du château tant que tu vois l'église paroissiale [Église Saint-Pierre] à son sud-est, assez près de terre car il n'y pas tant de courant. Tu auras abri [des vents] de nord-ouest, de nord nord-est et d'est.
Si tu veux aller en amont de la rivière : va à l'est sud-est car la rivière [est alignée] du nord-ouest au sud-est jusqu'à Blaye[941]. Et si tu veux traverser et aller au Verdon[942] quérir l'abri, tu pourras traverser dès que tu seras à la hauteur de Royan. Meschers est à 2 lieues. C'est la seconde pointe au sud de Royan. Le jusant est si fort que c'est étonnant. À cause de cela et si tu dévales de jusant, sans bon vent, garde-toi de te mettre en terre, car la rivière est profonde, raide et bien dangereuse plus que la pointe. Pour cela, prends garde et tiens-toi au large ou ne dévale point de Talmont, s'il n'y a un bon vent. Sache aussi qu'à la hauteur de cette pointe de Meschers, il y a un danger que l'on appelle le [banc] des Marguerites[943]. Il est par le travers du chenal, bien au large de terre.

32 - Pour te garder de ce banc et être dans le bon chenal au nord, mets l'église paroissiale de Royan, qui est en dehors de la ville, sur la pointe, en aval de la pointe de Meschers et qui est la première pointe en amont de Royan. Et tu ne le craindras en rien ; en ouvrant un peu, tu seras au nord de ce banc. Ne t'approche pas plus près, [en restant à plus] de 6 brasses, si tu ne vois pas bien. Garde-toi bien de la pointe de Meschers car le jusant y porte de façon étonnante.
De Meschers à Talmont, il y a 2 lieues.
Talmont est un château haut, sur la rivière. Si tu veux t'arrêter à Talmont et que tu aies un grand navire, mouille au nord du château, car il y a plus d'eau qu'au sud. Il y a 12 brasses de basse mer, et au sud il ne reste plus que 3 brasses par basse mer.
De Talmont à Port Conac, il y a 3 grandes lieues.
De Port Conac à Blaye, il y a 1 vue[944]. La plus grosse et la plus haute terre au sud de Talmont, en aval de Port Conac, c'est la pointe de Mortagne[945]. C'est une pointe raide. Tu trouveras, tout le long de la rivière et dans le chenal, de Talmont vers la source, 3 brasses par basse mer. En aval de Talmont, c'est assez profond.
Sache que la prochaine île au sud de Port Conac, c'est Argenton[946]. Elle est au nord de Blaye au milieu du chenal ou proche. De l'île d'Argenton, au nord de Blaye, jusqu'à proximité du Bec-d'Ambès[947], il n'y a que bancs par le milieu de la rivière. Mais il faut raser surtout le côté terre, côté de Blaye au nord-est.
De Blaye à Bordeaux[948], il y a 7 lieues dont 4 jusqu'au Bec-d'Ambès et 3 jusqu'à Bordeaux. De Blaye au Bourg[949], il y a 4 lieues. Il y a une grosse pointe entre les deux que l'on appelle Roque de Thau[950], elle est fort haute.

936 La Gironde est formée par la réunion de la Garonne et de la Dordogne au Bec-d'Ambès. L'estuaire de la Gironde est un vaste bras de mer de 625 km². Il s'étire sur 73 kilomètres depuis le Bec-d'Ambès jusqu'aux pointes de Grave et de Royan. Large de 3 kilomètres au sud, ses rives s'écartent progressivement vers le nord (4,5 kilomètres à Pauillac, 6,5 à Saint-Christoly et 10 à Talmont) avant de se rétrécir pour former une passe de 5 kilomètres à son débouché sur l'Atlantique. Ces dimensions font de la Gironde le plus vaste estuaire français et l'un des plus grands d'Europe. La profondeur à marée basse est seulement de 2,60 mètres entre le Bec-d'Ambès et l'île Cazau, mais elle atteint 35 mètres au sud de Meschers.(Bochaca Michel, *op. cit.*).

937 *conac* (1520) : Port Conac.

938 *merches, meschiers* (1520) : Meschers.

939 *tallemond, talemond* (1520) : Talmont-sur-Gironde. En 1283, l'église Sainte-Radegonde, sanctuaire, est devenue une forteresse, suite au rachat de la ville par le duc d'Aquitaine (et roi d'Angleterre) Edouard Ier. Au xve siècle, l'artillerie rend ce lieu stratégique dont tous les camps en lutte dans la région du xive au xviie siècle vont vouloir s'emparer : Anglais, Français, Basques, Huguenots, Catholiques, Espagnols.

940 De Meschers à Talmont : 2 milles en fait. Les 2 lieues représentent 6 milles.

941 *blayes, blayez* (1520) : Blaye.

942 *verdon* (1520) : le Verdon, Pointe de la Chambrette.

943 *margarites* (1520) : Marguerites.

944 Il y a 13 milles et non 21 milles (1 vue).

945 *mortaigne* (1520) : Mortagne-sur-Gironde.

946 *argenton* (1520) : L'île aurait disparu. Ch. Dussart, *L'extension moderne de la presqu'île d'Ambès et de l'île Cazeau* (Gironde), Paris, 1904.

947 *ambays* (1520) : Ambès.

948 *bourdeaux* (1520) : Bordeaux.

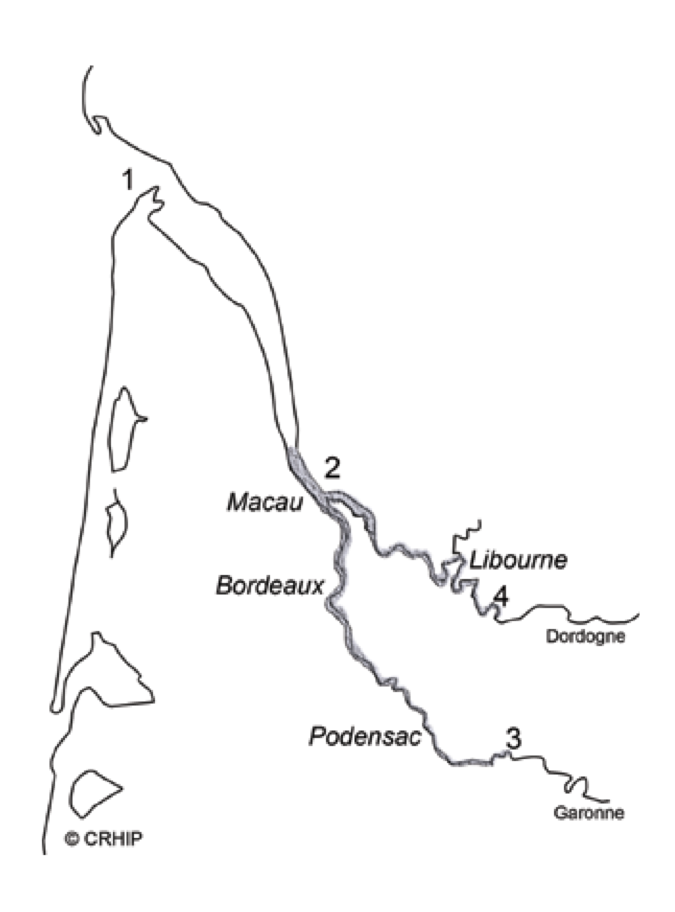
949 *bourc* (1520) : Bourg, (Dordogne).

950 *rocque dostaux* (1520) : Roque de Thau.

Le mascaret sur la Dordogne © Photo par Pierre-Yves Lagrée.

***Carte du système Gironde / Garonne / Dordogne*.**
*Lorsque la mer s'engouffre dans l'estuaire, aux grandes marées de vive-eau (coefficient de 100 et plus), elle se heurte au courant du fleuve qui se déplace en sens inverse. Si l'embouchure est évasée, son fond peu incliné, et si le fleuve charrie de hauts débits, le télescopage des deux masses d'eau génère un soulèvement liquide qui boule en avant comme une déferlante. Celui-ci peut atteindre plusieurs mètres de haut en une succession de vagues se déplaçant de 10 à 30 km/h sur une distance de plusieurs dizaines de kilomètres.*

*La marée se propage depuis la Pointe de Grave (1) jusqu'au Bec-d'Ambès (2) où elle se partage entre Garonne et Dordogne. Le mascaret qui se forme à partir de Macau peut se propager jusqu'à Barie (3) sur la Garonne et jusqu'à Vignonnet (4) sur la Dordogne à plus de 140 kilomètres de l'embouchure.*



# 1520

33 - Le prochain château au sud de Blaye, c'est Bourg, il est à la hauteur de la pointe de Bec-d'Ambès, vers le nord.

Si tu veux aller à Libourne, où il y a 7 lieues de rivière de Bourg à Libourne, passe bien près de Bourg, avec habileté[896] et profit. Dès que tu auras passé Bourg [en allant] vers la source, la prochaine pointe est Château Bacon[951]. Il y a un banc à son niveau et par basse mer, il ne reste au-dessus qu'une brasse d'eau ou moins. Il faut qu'il y ait la marée [montante] pour passer au nord de cette pointe; il y a des perches[952] du côté sud. À la hauteur de ces perches, il y a un bon passage du côté nord-est. Et il y reste 3 brasses par basse mer.

De Bourg à Cavernes[953], il y a 4 lieues et il y demeure assez d'eau par basse mer, pour aller en amont. Et il y aura 3 brasses ou 2,5 brasses au moins jusqu'à Cavernes, dès que tu auras passé les perches.

Donne bon rhumb à chaque pointe. Il y a un bon port[954], de même, à Cavernes ; c'est le port au nord de la maison du côté sud-ouest. Après Cavernes, il y a un banc, plus du côté sud. Dès que tu passeras la maison de Cavernes, rase [la rive opposée], côté nord-ouest. Et il n'y a plus rien de dangereux jusqu'à l'île où est la chapelle de Notre-Dame[955]. Il y a un banc à l'extrémité ouest de l'île, submergée, fort loin; ne la rase pas. Il faut laisser l'île du côté nord-est. Puis rase [l'autre rive], du côté sud-ouest, côté de Cavernes qui est terre ferme.

De Cavernes à l'île[956] [du Carney], il y a 1 lieue; et là commence le mascaret[957], au nord de l'île.

Et de l'île à Libourne, il y a 2 grandes lieues. Il n'y a plus d'autre île jusqu'à Libourne. Mais il y a des coureaux, aux rivières, qui seront sur tribord. En allant vers l'amont, garde-toi de la pointe de Libourne, quand tu entreras [dans le] coureau du côté de la tour [de Bédignon], car elle est l'extrême[958] [de la navigation]. La tour et la ville te resteront du côté est. Et aussi garde-toi du mascaret durant les 12 jours de lune[959] en allant vers la source.

34b - Tu dois savoir que la pointe de Bec-d'Ambès est une pointe basse comme une île, elle est toute couverte d'arbres. Elle va par le milieu de rivière et divise en deux chenaux pour Bordeaux[960] et Libourne. Cette pointe est l'extrémité du côté ouest. Pour cela, il faut bien prendre garde d'elle si tu veux aller à l'ouest. Il faut donner bon rhumb car la marée, au flot, charge bien fort dessus. En cette pointe de départ, il y a le chenal de Bordeaux et [celui de] Libourne. Au large, le chenal se referme jusqu'à

35 - l'île d'Argenton[946]. Par le milieu de la rivière il n'est que bancs de sable et terre de Sommières[961].

Sache que la rivière de Bordeaux demeure du côté sud de la pointe de Bec-d'Ambès. Au sud de cette pointe et sur le côté sud-ouest, il y a deux ou trois îles[962] que l'on appelle les îles de Macau[963]. Tu dois savoir que le château de Macau est à la hauteur de ces îles et aussi de la pointe de Bec-d'Ambès. Quand tu auras passé

951 *somme* (1520) : Château Bacon, suivant la logique du texte.

952 *perches* (1520) : Perches plantées dans la vase pour signaler le passage.

953 *cavernes* (1520) : Cavernes.

954 *paux*, *pauser* (1520) : port, se poser. Les « ports embryonnaires » : des installations sommaires et isolées. Bien que qualifiés de « ports » dans les sources écrites, la plupart de ces micro-organismes portuaires étaient en réalité de simples zones d'échouage qui mettaient à profit les commodités naturelles du site choisi. Ils avaient en commun le fait d'être situés à l'écart de tout noyau d'habitat et d'assurer la desserte d'un environnement rural. Les uns étaient établis à même les dépôts alluvionnaires des berges de la Gironde, de la Garonne ou de la Dordogne. D'autres, tout aussi boueux que les premiers, se blottissaient dans un étier, (*estey* en gascon), tributaire de l'un des trois collecteurs principaux ou bien se nichaient dans l'anfractuosité d'une crique échancrée par l'érosion, au pied du plateau calcaire saintongeais surplombant la Gironde. Ils étaient dépourvus d'infrastructures en dehors de quelques pieux d'amarrage et, au mieux, de palplanches destinées à consolider des rives boueuses et instables. Une planche jetée entre le plat-bord du bateau et la berge suffisait aux opérations de chargement et de déchargement. (Bochaca Michel, *op. cit.*)

955 Chapelle Notre Dame : La Chapelle à Lugon.

956 Île du Carney : commune de la Rivière.

957 *macheras* (1520) : le mascaret, (du gascon mascaret, *bœuf tacheté bondissant*), est un phénomène de brusque surélévation de l'eau d'un fleuve ou d'un estuaire provoquée par l'onde de la marée montante lors des grandes marées. Il se forme une vague spectaculaire qui remonte le fleuve à contre-courant, avec une vitesse de 15 à 30 km/h.

958 *somme* (1520) : extrême, fin, achèvement.

959 Le mascaret se manifeste au moment des équinoxes et lors des grandes marées d'août et septembre.

960 Bordeaux et Libourne sont situés respectivement à 25 et à 38 kilomètres du Bec-d'Ambès. Jacques Bernard a estimé qu'un navire bénéficiant de conditions optimales de vent nécessitait 30 à 48 heures et deux à trois arrêts, afin d'attendre le courant de marée favorable, pour parcourir les quelque 100 kilomètres séparant Bordeaux de l'embouchure de la Gironde (J. Bernard, Navires et gens de mer..., 1, 118-121).

961 *sommiers* : terre de Sommières ou terre à foulon; argile blanche utilisée pour fouler les étoffes, utilisée aussi comme pierre à détacher pour raviver les couleurs des étoffes.

962 Île Fumadelle, Île Vincent, Île d'Issan.

963 *macaust* : Îles Macau; dès le XIe siècle au moins, les moines de Sainte-Croix s'efforcent de conquérir, en les consolidant, les îles en formation devant Macau : île Verte, île de Macau, île Cazeau.




2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image Landsat ; Image 2014 DigitalGlobe.

---

***Pertuis Breton** : ce détroit donne au nord-ouest sur l'Océan Atlantique entre les Sables-d'Olonne et l'Île de Ré. Il se termine, dans sa partie sud-est, par la baie de l'Aiguillon (embouchure de la Sèvre niortaise) et l'Île de Ré. C'est une voie d'accès stratégique vers le port de La Rochelle. Par mauvais temps, la mer y est grosse. Les navires utilisent alors le Pertuis d'Antioche pour aller sur La Rochelle.*

***Pertuis d'Antioche** : compris entre l'Île de Ré au nord et l'Île d'Oléron au sud, donne accès aux ports de La Rochelle et à la Charente Maritime qui conduit aux ports de Rochefort et de Tonnay-Charente. Par gros temps la mer y est très creuse.*

***Pertuis de Maumusson*** (mauvaise musse, *signifiant mauvais chemin) : son entrée est comprise entre la Pointe de Gatseau sur l'Île d'Oléron et la Pointe d'Arvert sur le continent. Ces deux pointes sont débordées à l'ouest par le Banc de Gatseau et le Banc des Mattes devant lesquels s'étend une barre. La houle du large, venant battre directement les bancs de l'entrée, y forme des forts remous caractéristiques des phénomènes de maelström. Une zone de brisants rend l'accès du pertuis très dangereux par mauvais temps à l'ouest. Ces conditions de navigation particulièrement difficiles en font un endroit, sujet à de nombreux naufrages.*

***Banc de Gatseau** (gaste saux - 1520) : La puissance des courants « rabote » les dunes depuis des siècles, formant autant de bancs de sable pernicieux. Les violents courants et les énormes vagues (en particulier par mauvais temps) ont marqué les esprits depuis des siècles, et ont été relatés dans de nombreuses publications. Rabelais évoque Maumusson dans QUART LIVRE et fait réchapper son héros Pantagruel d'une* « espouvantable tempeste » *survenue au large de l'*« île des mécréants » *(il s'agit d'Arvert, considérée à l'époque comme une île et un important bastion huguenot).*

***Brouage** : Pierre Garcie cite une seule fois Brouage, dans son introduction de 1520 (p. 61). Le Golfe de Saintonge était est un centre exportateur de sel. Brouage en devient un port essentiel dès le* XIV*e siècle. Puis en 1555, il est une place stratégique de première importance avec le début des guerres de religion. En 1578, le roi Henri III en fait une « Ville Royale », concrètement un coffre-fort du pouvoir central. Richelieu fait en plus de Brouage un centre d'armement et de vivres pour la Marine. L'activité portuaire n'a d'égal que celle du négoce : on y trouve de tout, on y parle de nombreuses langues étrangères, c'est un des ports les plus actifs de l'Atlantique. La fondation de **Rochefort** (1666) sonne le glas de Brouage qui s'envase et se situe maintenant à 2 kilomètres en terre, à l'est de la mer.*

# 1520

la pointe de Bec-d'Ambès, côté sud, pour aller à Bordeaux, si tu veux te poser tu peux bien t'arrêter à la hauteur de l'île[964] le plus en amont des deux îles. Aussi il y a bon arrêt au bout d'amont de l'île. Et tu auras un abri [de vent] de sud-ouest et d'ouest. Dès le Bec-d'Ambès jusqu'à l'île tu trouveras 7 brasses à pleine mer, et 4 ou 4,5 brasses à basse mer. Car la mer, en morte-eau, est à moins de 2 brasses.
Si tu veux aller à Lormont où il y a 2 lieues jusqu'au Bec-d'Ambès, place-toi vers le sud, tu trouveras 2 brasses à basse mer. Car il y a un banc au milieu du chenal.

## Pilote côtier - Ouest France

### *7 – distances maritimes : navigation au cabotage vers le nord et le sud de La Rochelle*

**Voici sur l'entrée et le chenal de la Coubre**
Sache que si tu veux passer et aller au large[965] par la Coubre, par un chenal en terre des Ânes de Bordeaux, longe la terre. Et si tu veux passer par ce chenal, donne un rhumb à la pointe côté terre qui fait l'entrée au sud-est de la Coubre et de ce chenal. Car il y a une petite pointe[966] de sable à la hauteur de la pointe qui va à la mer et elle est submergée.
Sans tarder, [dès que tu es] à sa hauteur, longe cette pointe jusqu'à 3 ou 2 brasses 3/4; aussitôt que tu l'auras passée, tu trouveras 3 et 4 brasses. Va tout le long de terre fermement car ce chenal est bien sûr; sonde souvent, tu trouveras 5 et 4,5 brasses.

36 - Quand tu seras par le travers des grandes dunes[967] qui sont au bout du côté sud de La Flèche[968], tu trouveras 7 à 8 brasses et les navires se posent là[969] [sur le fond] pour attendre leur marée, pour entrer et passer du côté de la Coubre.

**[Voici sur l'entrée d'Oléron]**
Et de ce chenal ou de ces dunes, va au nord-ouest quart de nord et tu iras quérir la pointe d'Oléron[970] qu'on appelle le [Plateau de] Chardonnière[971]. [Il est] proche [de la côte].
Ainsi seras-tu passé assez près d'un banc qui est au large du Pertuis de Maumusson[972], que l'on appelle Gatseau, pour aller sur le sud-est quart de sud. Sache que tu iras assez près de l'un à l'autre.
Mais la route, nord-ouest et sud-est quart de nord et de sud, est bonne et juste pour aller de l'entrée de la Coubre à la Pointe de Chardonnière. De là, va au nord. Tu doubleras la pointe[973] Saint-Denis-d'Oléron[974], si tu es à 8 brasses de terre ; et mets terre par terre, nord et sud quart de nord-ouest et de sud-est.
Sache que des Ânes de Bordeaux à la pointe de Saint-Denis de l'île d'Oléron, l'alignement est nord et sud, terre pour terre.
Si tu viens du large et que tu touches terre à la hauteur de Saint-Denis-d'Oléron, au nord-est ou à l'est nord-est, sache que tu verras le grand et haut clocher de pierre blanche de Saint-Denis-d'Oléron. Sur son nord tu verras un moulin et au nord du moulin un bosquet. Au nord du bois, près de la pointe, tu verras un grand village[975] ou 2. Sache que la pointe est raide, en pierre blanche, et elle se voit bien au large.
Si tu touches terre plus vers le sud, tu verras le Château-d'Oléron. Puis, au nord, tu verras la tour de Saint-Pierre[976], grande et haute.

**[Voici sur l'entrée de l'Île de Ré]**
De cette pointe de Saint-Denis-d'Oléron, si tu es au large à 8 brasses, va sur le nord nord-ouest et tu iras

964 Île Cazau.
965 Sortir de l'embouchure de la Gironde pour aller vers le nord.
966 Barre à l'Anglais, à l'extrémité de La Flèche.
967 Dunes de l'Aquitaine, entre la Pointe de la Coubre et la pointe d'Arvert.
968 *lessye* : l'orée. Extrémité de la Pointe de la Coubre, qui se prolonge par une dune, appelée La Flèche. Continuer le chenal, bien au large de La Flèche, dépassant le banc de la Coubre, pour trouver le lieu d'attente des bateaux avant d'entrer dans la Gironde.
969 Au nord du banc du Matelier.
970 *d'oloyron* (1520) : Oléron. La pointe s'appelle, actuellement, Pointe de Chaucre.
971 *chardoneres* (1520) : Plateau de Chardonnière.
972 *maumusson* (1520, 1520, 1490) : Pertuis de Maumusson.
973 Pointe de Chassiron et le rocher d'Antioche.
974 *sainct denys d'oloyron* (1520) : Saint-Denis-d'Oléron.
975 Villages vers la pointe de Chassiron.
976 Saint-Pierre-d'Oléron.



Phare des Baleineaux.

***La Pointe des Baleines*** *est au nord-ouest de Saint-Clément-des-Baleines, de l'île de Ré. Son nom vient des nombreux échouages de cétacés sur ses plages jusqu'au début du* XX*e siècle.*

***La Pointe Saint-Etienne****, dans le texte de Garcie, est la* ***Pointe de Grignon.*** *C'est une pointe rocheuse (affleurement des banches) située sur la côte sud de l'île de Ré. Cette pointe, la plus à l'ouest d'Ars-en-Ré, est très exposée à la houle venant du grand large car elle n'est pas protégée comme le reste de l'île par l'île d'Oléron.*




2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image Landsat ; Image 2014 DigitalGlobe.

***Ars-en-Ré*** *a une église, Saint-Étienne, construite principalement au* XV*e siècle. Sa tour (41 mètres) sert d'amers avec une peinture blanche et noire. Cette église est l'une des plus anciennes de Ré. Le premier monument, dont il n'y a pas de trace, est édifié au* VI*e siècle. C'est un petit prieuré, rectangulaire, dépendant de l'abbaye de Saint-Michel-en-l'Herm. Par la suite, au* XII*e siècle, sont construites les deux croisées d'ogives archaïques, ornées de fleurettes et d'entrelacs, qui font suite à la croisée sous coupole, de style roman.*

# 1520

quérir la Pointe de Saint-Etienne[977] d'Ars-en-Ré[978] qui est la plus extrême pointe de l'île, côté large de la mer. Cette pointe de sable est basse. Elle se situe en Île de Ré à cette Pointe de Saint-Etienne en amont est et ouest. Va de cette Pointe de Saint-Etienne

37 - au sud-est un quart de l'est chercher le Plateau[979] d'Angoulins en dedans [le pertuis d'Antioche]. [Il est] bien loin et en est sud-est. Tu iras et entreras au Pertuis d'Espagne[980] par son milieu ; mais tu iras au nord de la Pointe de Châtelaillon[981].

Sache que si tu es en ce Pertuis d'Espagne, nommé Antioche[982], et que tu sois au sud, près du Plateau d'Angoulins, va à l'est nord-est. Tu iras quérir la pointe Sangon[983] qui est la prochaine pointe en amont de [celle de] Chef-de-Baie[984]. Ainsi est aligné le Pertuis, est nord-est et ouest sud-ouest, pour aller à La Rochelle. Et il te restera le Lavardin[985] sur bâbord. Sache que la Roche du Sud et la Pointe[973] de Saint-Denis sont sur un alignement de nord-est et sud-ouest.

Sache qu'au Pertuis d'Antioche, la plus forte marée et le plus grand courant vient de l'est sud-est. Si tu sondes au Pertuis, tu trouveras 12 et 14 brasses. Quand tu seras bien en avant, à la hauteur de Sainte-Marie-de-Ré[986], tu trouveras 25 brasses, vaseux et gros cailloux. Donc ne convoite point le nord-est sinon quand tu verras les marques. Va, la route est nord-est et ouest sud-ouest.

Si tu es à 8 brasses au large de la Pointe de Saint-Etienne d'Ars-en-Ré, va sur le nord-ouest et tu iras, au large, tout le long de la Pointe des Baleines[987]. Tu trouveras, par 8 brasses, des rochers en les longeant. Si tu arrives à leur hauteur en ouest ou en ouest sud-ouest, tu verras un clocher, Saint- Etienne d'Ars-en-Ré, et en amont au sud-est tu verras un moulin et, en amont, une potence de justice[988]. Puis au nord de cette pointe[987], si tu es arrivé à 8 brasses, tu verras une autre pointe[989] de sable raide, en nord-est ; et de la Pointe des Baleines, tu en seras assez près.

**[Voici sur l'entrée d'Olonne]**

Du bout de la Pointe des Baleines, au large côté sud, va au nord-ouest quart de nord et tu iras chercher la tour d'Olonne[990]. Va sur le nord-ouest et tu iras quérir les Barges[991], au droit du vent et au droit du courant. Vise bien ton amer en raison du courant, car il est bien fort.

38 - Des Barges, va au nord nord-ouest.

Tu iras chercher Saint-Gilles-sur-Vie[992] et devant, une île nommée Pilours[993]. Près d'elle, il y a une pointe de terre noire[994]. Elle est telle que tu n'en verras pas d'autre depuis les Barges jusqu'à Noirmoutier. Cette pointe s'appelle le pays de Riez[995].





amer *perrourse - la poincte de rye* [Pilours]

977 *sainct estienne* (1520 : Église Saint-Etienne d'Ars-en-Ré ; Pointe de Grignon.
978 *d'ars de l'isle de re* (1520) : Ars-en-Ré.
979 *anthiocheaux* (1520) : Plateau d'Angoulins et Roche du sud.
980 Pertuis d'Antioche.
981 *chasteau laillon* (1520) : Châtelaillon.
982 *anthioche* (1520), *antioche* (1502) : Antioche. L'origine de son nom vient du fait qu'au départ des villes de Saintes sur la Charente et de Rochefort, il était la voie privilégiée d'accès vers le Proche-Orient où les Templiers possédaient la Principauté d'Antioche.
983 *sangon* (1520) : pointe du Chay.
984 *chief de boys* (1520) : Chef-de-Baie, appelé aussi Tête de Bois.
985 *larvardin, lavardyn* (1520) : Plateau du Lavardin et au sud sud-ouest, la Roche du Sud, respectivement à 1,5 et 3 milles de Chef-de-Baie.
986 *saincte marie* (1520) : Sainte-Marie-de-Ré.
987 *balaynnes* (1520), *balenes* (1490), *balivers* (1502) : la Pointe des Baleines et, à l'extrême des roches, le phare des Baleineaux..
988 *justice* (1520) : Potence ; au lieu dit : le *Peu de Lorit* (voir la tour de Lori à Paris qui donne : le pilori).
989 Pointe du Grouin du Cou, à l'ouest de la Tranche-sur-Mer.
990 *d'olonne* (1520), *holonne* (1502) : Olonne. Patrick de Villepin, *op. cit.*, p. 336. Olonne est signalé sur les portulans par Vesconte Pietro, dès 1313 : *tore de lone ;* Bianco Andrea, 1436 : *olona* ; Roselli Piero, 1462 : *olona* ; Benincasa Grazioso, 1466 : *torre de lona* ; Agnese Battista, 1543 : *olona* ; Brouscon Guillaume, 1548 : *olone*.
991 *barge* (1520) : le rocher des Barges, à l'ouest des Sables d'Olonne et sud-ouest de l'Île d'Olonne.
992 *sainct gilles* (1520) : Saint-Gilles-sur-Vie. Patrick de Villepin, *op. cit.*, p. 336, Olonne est signalé sur les portulans par Vesconte Pietro, dès 1313 : *sangili ;* Bianco Andrea, 1436 : *sanzen* ; Roselli Piero, 1462 : *s gill* ; Benincasa Grazioso, 1466 : *san Gilli* ; Agnese Battista, 1543 : *gill* ; Brouscon Guillaume, 1548 : *s gille*.
993 *perrourse* : Pilours. En venant du large, cette roche donne l'entrée du port de Saint-Gilles-sur-Vie, en l'alignant pile sur l'Étoile polaire.
994 Le capitaine d'un bateau, arrivant du large, voit la côte du pays de Riez comme une tâche noire, qui correspond à la corniche vendéenne, haute de 5 à 10 mètres. Cette tâche noire est entourée par des tâches blanches, qui correspondent, en haut, aux plages de Sion et Saint-Jean-de-Monts et, en bas, à celles de Saint-Gilles-sur-Vie et Brétignolles-sur-Mer.
995 *rye* : Saint-Hilaire-de-Riez.

Phare de Cordouan © photo Jacques Rouaux, API.

Restitution hypothétique de l'île de Cordouan et de son site religieux dans son état de la fin du XVIe siècle. Image adaptée du site, www.cordouan.culture.fr Passion for Innovation - Dassault Systèmes © Ministère de la Culture et de la Communication.



*La tradition rapporte que le nom de* **Cordouan**[*1]*, au Moyen Âge, serait lié à celui de Cordoue, suite aux relations commerciales entre des Maures de Cordoue et Bordeaux.*
*Le plateau rocheux de Cordouan, appelé* « île de Cordouan », *s'élevait de quelques mètres au-dessus du niveau de la mer, y compris à marée haute. Cette situation a rendu possible la construction d'une première tour sur l'îlot, sur une décision d'Édouard de Woodstock (le Prince Noir), prince de Galles et Prince d'Aquitaine qui gouverna la Guyenne de 1362 à 1371. Il s'agissait d'une tour de forme octogonale, haute de 16 mètres, avec une plate-forme sur laquelle brûlait un feu de bois. Des ermites, logés dans les dépendances d'une chapelle dédiée à* Notre-Dame de Cordouan, *étaient chargés de maintenir un feu au sommet de la tour pour guider les navires circulant à l'entrée de l'estuaire de la Gironde. En 1580, la tour est tellement dégradée que les ermites ne veulent plus entretenir le feu et les naufrages deviennent plus fréquents.*
*À la fin du XVIe siècle, le Maréchal de Matignon, gouverneur de Guyenne, se préoccupa à son tour de la sécurité de la navigation dans l'estuaire. Le 2 mars 1584, en présence de son ami Michel de Montaigne, maire de Bordeaux, il passe commande du phare de Cordouan à Louis de Foix, ingénieur-architecte. Le nouvel ouvrage, qualifié d'« œuvre royale », va dès lors remplacer la Tour du Prince Noir sur le Plateau de Cordouan. Lorsque commence la construction du nouveau phare, la Tour du Prince Noir est déjà en ruine. Quand les travaux sont achevés en 1606, ce qui reste de la Tour du Prince Noir sera détruit et emporté par la mer, une fois retirées les défenses de protection, édifiées par Louis de Foix pour protéger le chantier et les ouvriers.*

*1 Etienne Glouzot, *Un voyage à l'île de Cordouan au XVIe siècle,* bibliothèque de l'École des chartes, 1905, N° 66, p. 401-425.

# 1520

**[Voici sur l'entrée de l'Île d'Yeu aux Ânes de Bordeaux[996]]**

Sache que de Pilours si tu vas sur l'ouest, tu iras trouver l'Île d'Yeu, au banc des Sablaires[997], là ou l'on met l'ancre ; il y a une bonne rade, sûre. De l'Île d'Yeu, va au sud-est pour chercher les Barges d'Olonne, mais [lorsque tu seras] à la pointe des Corbeaux[998], à l'est [de l'île], elle est fort dangereuse. Au large, il y a un grand rocher, appelé les Couillons[999], [avec un fort] courant par pleine mer. De même, il y a un autre danger qui ne découvre jamais, que l'on appelle les Recoux, sur lequel la mer rompt quand elle est grosse. Par basse mer, il n'y demeure guère pas plus que 3 brasses ; cela est fort dangereux [au point] que tu ne donnes rhumb par grosse mer.

Des Barges d'Olonne, va à l'est sud-est et tu iras chercher le Pertuis Breton et la Conche-de-Vache[1000].

39 - Sache qu'en Pertuis Breton[1001], à 8 brasses et gros sable, au large de Chef de Baie[1002] qui termine le Pertuis, tu seras assez près de terre. Ne va plus sur l'est, en terre de cette côte, car tu es assez près.

Sache qu'en vue de la roche de la Pointe des Baleines, tu trouveras 18 brasses et sable menu, tu seras dans le chenal et tu connaîtras différents sables.

Si tu passes entre les deux Barges[1003] d'Olonne, pour aller vers le sud, longe la terre dès que tu seras passé. Ne longe point les dangers du côté terre quand tu passes les deux Barges jusqu'à ce que tu aies aligné le château de La Chaume, château Saint-Clair[1004], aux grandes dunes[1005] de sable. Ainsi tu pourras sûrement serrer la terre ou bien aller droit vers le sud.

Des Barges d'Olonne va au sud-est un quart de sud et tu iras et passeras au large de la Pointe des Baleines[1006]. Tu placeras la Pointe de Saint-Etienne d'Ars-en-Ré au plus près du côté de la mer. Et de Saint-Etienne va au sud sud-est. Tu iras tout le long de terre de pointe à pointe jusqu'à la pointe de Saint-Denis-d'Oléron. L'Île d'Yeu et les Ânes de Bordeaux [sont sur un alignement] du nord-ouest au sud-est quart de nord et quart de sud. Et il y a de l'un à l'autre 25 lieues.

Et si tu n'arrives pas à trouver les Ânes, tu iras à la tour de Cordouan qui est une grande tour qui est de l'autre côté de la rivière[1007]. Mais il y a de grands dangers au large entre elle et les Ânes. Aussi tu iras près de l'Île de Ré et l'Île d'Oléron ; et prends garde à l'atterrage sur les Ânes, si tu vas de nuit, car il y a un grand danger.

De Belle-Île à Arcachon va sur le sud-est quart de sud, tu iras près des deux bancs[1008] qui sont au nord d'Arcachon.

**Voici sur le Pertuis d'Antioche**

80 - Le Pertuis d'Antioche et Cabo Finisterre sont [sur un alignement d']est en ouest. Et tu passeras au large de Cabo Finisterre, à 6 lieues. Le Pertuis d'Antioche gît est nord-est et ouest sud-ouest.

Si tu viens de la mer chercher le Pertuis, que tu veuilles y entrer et aller quérir La Pallice[1009] et pour te garder du Lavardin, il faut que tu mettes les deux tours de la Chaîne de La Rochelle, ouvertes l'une de l'autre, et le clocher de la tour Saint-Nicolas[1010] à ouvrir de la tour du côté sud-est[1011], de la largeur d'un tref[1012]. [Puis] de la baie, ferme juste les deux pointes qui sont au sud du port du Plomb[1013], l'une sur l'autre de la largeur du tref ou plus. Et navigue sans crainte du Lavardin.

---

996 À partir de ce texte Pierre Garcie décrit la côte du nord vers le sud de l'Île d'Yeu et vers les Ânes de Bordeaux.

997 *sableres* : banc de la Sablaire (noté ainsi ; il y a plusieurs bancs suivant les recherches géologiques), en face de Port-Joinville - Port Breton.

998 *carbeaux* : la pointe des Corbeaux, au SE de l'Île d'Yeu.

999 Les Couillons puis le Recoux, roches sous-marines, au sud-ouest de la Pointe des Corbeaux à 0,200 milles. Voir page 182, sur l'Île d'Yeu.

1000 *conhe de vache* : à l'entrée de l'embouchure de la Sèvre, La Conche ou Conche-de-Vache , près de Queue-de-Vache, port à hauteur du village de Marsilly.

1001 *parthuys breton* : Pertuis Breton. Voir la carte page 170 et 224.

1002 *chief de cors* : Chef de Baie (La Rochelle).

1003 Petite Barge (sud) et Grande Barge (nord).

1004 *Chasteau de la chausme qui est sainct cler* : La Chaume et le château Saint-Clair.

1005 *puys* : dunes.

1006 Pointe des Baleines ou Pointe de Grignon.

1007 Embouchure de la Gironde. Tour de Cordouan, ou Tour du Prince Noir.

1008 Banc du Toulinguet et banc d'Arguin. Voir note 592.

1009 *paillisse* (1520), *palice* (1490, 1502) : La Pallice, conche au sud-ouest de Laleu. L'ancien nom est *concha putrida*, en raison des algues déposées qui s'y décomposaient. *Palis, paillis, palisse*, veut dire : pieu, palissade.

1010 *sainct nicolas* (1520) : Tour Saint-Nicolas, une des deux tours de La Rochelle.

1011 Tour de la Chaîne. C'est un port, défendu par des remparts et des tours, reliés par une chaîne. Il pouvait contenir « *50 grandes nefs* », en 1472.

1012 *tref* (1520) : tref ou valeur d'un trait de rhumb du compas - 11,5°. Voir note 732 et 1221.

1013 *plon* (1520) : Port du Plomb, au nord de Laleu - La Rochelle.

# 1490

**Les Routes du Boucau de Bayonne, le long de la côte de Gascogne jusqu'au Raz de Sein**

Pour qui veut aller du Boucau de Bayonne, le long de la côte, vers le fleuve Gironde, il faut aller sur le nord un quart de nord-ouest pour doubler [le Bassin d']Arcachon. Puis quand on l'aura doublé, il faut aller sur le nord un quart de nord-ouest et on ira en Gironde.

49 - Et de Gironde au Pertuis d'Antioche, il faut aller sur le nord nord-ouest.

Pour qui est au Chef de Baie [de La Rochelle], le Pertuis d'Antioche lui viendra à l'ouest sud-ouest. Et il n'y aura pas d'abri.

A partir de la Pointe de Penmarc'h, vers Saint-Martin-[de-Ré]*85, la route la plus droite est d'aller par le Pertuis Breton à l'ouest nord-ouest et on ira au large de l'Île d'Yeu.

Le Pertuis Breton [est sur un alignement] est sud-est à l'ouest nord-ouest.

L'Île d'Yeu et Belle-Île [sont sur un alignement] sud-est au nord-ouest.

Belle-Île et les Îles de Glénan [sont sur un alignement] nord-ouest au sud-est.

L'Île de Groix et Saint-Gildas [des Îles de Glénan sont sur un alignement] d'est en ouest, un quart de nord-ouest et un quart de sud-est.

50 - Pour qui veut aller au large du plateau des Îles de Glénan, qu'il prenne le plus de l'est et aille à l'abri de l'Île Saint-Gildas pour se protéger de la Basse Jaune.

Mettez l'Île Saint-Gildas sur l'Île Notre Dame*86 et prenez vos amers. Vous n'aurez plus à craindre la Basse Jaune.

Quand vous serez dans la chambre des Îles de Glénan, laissez les 2/3 de la mer autour de l'Île aux Moutons.

L'Île aux Moutons et l'Île Notre Dame [sont sur un alignement du] nord au sud.

La route des Îles de Glénan [est sur un alignement] d'est en ouest.

Partez de la route des Îles de Glénan et courez ouest et nord-ouest et vous arriverez devant l'Île Saint-Tudy*87.

*85 *sainct martin* (1490) : Saint-Martin-de-Ré.

*86 *l'isle notre dame* (1490) : Notre Dame sur l'Île de Penfret, suivant la direction. Cela indique qu'il y aurait eu une chapelle sur cette île ? Plus tard, en 1868, l'abbé du Marhallac'h construira, sur l'Île du Loc'h, une chapelle en bois, dédiée à Notre-Dame-des-Isles. Les tempêtes feront disparaître cette chapelle en 1883.

*87 *sainct udin* (1490), *sainct tud* (1502) : Île Tudy (Bénodet) ; Saint-Tugdin.

# 1502

**Routes du Boucau de Bayonne, le long de la côte de Gascogne jusqu'au Raz de Sein**

25b - Pour qui veut aller du Boucau de Bayonne, le long de la côte du fleuve Gironde, va sur le nord un quart de nord-ouest pour doubler [le Bassin d']Arcachon. Puis quand tu auras doublé [le Bassin d']Arcachon, va sur le

26 - nord un quart de nord-est ; et tu iras aux Ânes [de Bordeaux]. Au Pertuis d'Antioche va sur le nord-ouest.

Le Pertuis d'Antioche [est sur un alignement] d'ouest sud-ouest à l'est nord-est. Partez de Saint-Martin-de-Ré en droiture et allez par le Pertuis Breton à l'ouest nord-ouest ; et tu iras au large de l'Île d'Yeu.

Le Pertuis Breton [est sur un alignement] est sud-est à l'ouest nord-ouest.

L'Île d'Yeu et Belle-Île [sont sur un alignement] nord-ouest au sud-est.

Et de Belle-Île aux Îles de Glénan, on doit aller à l'ouest nord-ouest pour doubler la Jument des Îles de Glénan. Et tu iras assez au large de la Pointe de Penmarc'h.

L'Île de Groix et les Îles de Glénan [sont sur un alignement] d'est en ouest, un quart de nord-ouest et de sud-est. Et pour qui veut aller au large du Plateau de la Basse Jaune, qu'il prenne le plus de l'ouest. Et pour se protéger de la Basse jaune, prenez de bons amers : mets l'Île Saint-Nicolas au large de l'île de Penfret et vous n'aurez pas à craindre la Basse Jaune.

Quand vous serez au dedans des Îles de Glénan, laissez deux parties, [2/3], vers l'Île aux Moutons et une partie, [1/3], vers les Îles de Glénan. Vous irez [alors] à l'ouest par les coureaux**85. L'Île aux Moutons et l'Île Saint-Nicolas [sont sur un alignement du] nord au sud. La route des Îles de Glénan [est sur un alignement] d'est en ouest. Partez de la route des Îles de Glénan et courez

27 - ouest et nord-ouest si vous venez devant l'Île Tudy. Et qui part de la route des Îles de Glénan et veut doubler la Pointe de Penmarc'h, la direction est à l'ouest un quart de sud-ouest, car la route des Îles de Glénan et Les Fourches [sont sur un alignement] d'est en ouest. La Pointe de Penmarc'h et la Pointe du Raz [sont sur un alignement du] nord-ouest au sud-est.

**85 Baz Ar Ran Nord et Baz Ar Ran sud.

# 1520

Si tu veux entrer par le Pertuis qui est nord et sud, va sur le nord jusqu'à ce que tu aies le clocher de Saint-Maurice[1014] [aligné] sur le bosquet qui est entre le port du Plomb et Laleu.

Si tu entres par le Pertuis Breton et que tu veuilles aller en amont et pour te garder du Lavardin[1015], va en avant tant que tu n'aies le clocher de Saint-Ladre[1016] de La Rochelle à ouvrir du clocher de Saint-Jean-du-Pérot[1017], côté sud-est. Et tu ne trouveras pas moins de 3 brasses.

Le Pertuis Breton[1018] gît nord-ouest et sud-est.

Si tu veux sortir[1019] par le Pertuis, va sur l'ouest nord-ouest et tu iras à l'Île d'Yeu par le large.

**Voici sur le Boucau de Bayonne**

39b - Le Cabo Higuer de Fontarabie et le Boucau de Bayonne gisent au nord-est et sud-ouest et il prend du nord et un peu du sud.

40 - De Fuenterrabía, qui est à l'intérieur de Cabo Higuer, à Saint-Jean-de-Luz, il y a 2 lieues ; il y a un rocher[1020] entre eux. Sache bien [que] si la mer rompt plus de 2 rhumbs par pleine mer, ne va pas chercher le Boucau de Bayonne, prends y garde car il n'y vaut rien. Si le rocher ne rompt point, va sûrement vers la première pointe de terre noire, en nord-est de Saint-Jean-de-Luz ; il y a dessus une église et un village. C'est la pointe de Biarritz[1021]. En amont de Biarritz, tu ne verras point de terre ni de roc aux falaises. Il n'y aura que [dunes de] sable, lesquelles se montreront toutes égales et basses jusqu'au Gouf[1022], en amont du Boucau, côté est sud-est.

Là, tu verras de grandes et hautes dunes de sable, roux au sommet. Tu verras en ce lieu, à sa hauteur, une grande tour[1023] haute qui se montrera comme un clocher. Va au nord de toutes ces grandes dunes de sable roux tant que tu apportes la tour sur ton sud-est ; et tu seras devant le Boucau[1024]. Alors tu verras, côté nord de l'entrée, une grande dune, raide et toute découpée, de sable blanc. Car au nord de cette dune, tu ne verras pas de si grandes dunes ni si rousses comme celles du sud. Et si tu vois au sud et proche du Boucau un bosquet, plus près de la mer que tous les autres, tu trouveras 20 et 24 brasses près de terre, à un jet de canon[1025]. Et il n'y a nul port ni abri, si ce n'est quand le vent vient par-dessus la terre. Et ailleurs, il y a 80 brasses et 60 brasses.

Sache que tout navire, abandonné et faisant côte, se jette dans le Gouf : tout est perdu et mort. Les corps des gens s'en vont toujours à la côte et non sur un autre lieu de tourmente, si Dieu ne leur fait grâce. Du Boucau [de Capbreton] à San Sebastián[1026], il y a 7 lieues.

1014 *sainct maurice* (1520) : Église de Saint-Maurice, à l'est de Laleu. Pour éviter la roche du Lavardin, Pierre Garcie propose d'aller au nord de la rade de La Pallice jusqu'à avoir en alignement les pointes de la baie du Plomb et, à l'est, l'alignement des deux tours, ouvertes de 2 à 3°.

1015 Plateau du Lavardin.

1016 *sainct ladre* (1520) : Saint-Lazare ou Saint-Ladre, maladrerie citée dès 1220, à l'est de l'ancienne porte de Cougnes, cimetière Saint-Éloi.

1017 *sainct iehan du perrot* : Saint-Jean-du-Pérot. Dès 1139, une riche commanderie du Temple, puis les Hospitaliers de Saint-Jean-de-Jerusalem en 1175 s'installent dans le quartier du Pérot (*peroc* : galets). Favreau Robert. « *La Rochelle, port français sur l'Atlantique au XIII*e *siècle*. » In : Actes des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public. 17e congrès, Nantes, 1986. *L'Europe et l'Océan au Moyen Âge. Contribution à l'Histoire de la Navigation*. p. 49-76.

1018 *partuys de bretaigne* (1520) : Pertuis Breton.

1019 *yssir* (1520) : sortir.

1020 Les Briquets et les Roches Noires, à terre de la pointe Sainte-Anne.

1021 *berry* (1520) : Biarritz. La côte, avec ses dunes de sable fin uniforme, s'étend de l'embouchure de l'Adour au Phare de Biarritz. De là, vers le sud-ouest, la côte change avec des falaises rocheuses et une montagne haute, à l'intérieur des terres.

1022 *gouffre* (1520) : Voir la carte page 174 et 232. Au XVe siècle, on dénombre trois embouchures : le Boucau de Bayonne, le Plecq et le Gouf. À cette époque, ne pouvaient naviguer que des bateaux de petit taille. Le gouf ou « fosse de Capbreton » est un fjord sous-marin de plus de 2100 mètres de profondeur et de 150 kilomètres de long. Ce gouf, dont l'origine fut longtemps mystérieuse pour les scientifiques, est le témoin des vastes mouvements des plaques tectoniques qui ont éloigné la péninsule Ibérique de la France. Grâce à ce gouf naturel, les marins disposent d'un accès au port protégé, l'Océan y est plus calme par gros temps. Au droit de ce fjord, l'estuaire de l'Adour formait une rade qui fit, jusqu'au XIVe siècle de Capbreton, un port important du littoral Atlantique. Les lacs d'Hossegor et de Moïsan en sont les vestiges.

1023 L'église Saint-Nicolas, reconstruite au XIXe siècle, son clocher en forme de haute tour souvent remaniée, servait d'amer pour les navires.

1024 Boucau de Capbreton.

1025 *gist de canon* (1520) : jet de canon. 200 mètres pour les bombardes à 500 mètres pour les canons, utilisant des boulets en fer, à partir de 1450. Les premières armes à feu européennes apparaissent au cours de la 2e moitié du Moyen Âge, vraisemblablement au XIIIe siècle, où l'on trouve les premières mentions de ce type d'arme. Elles sont liées à l'apparition de la poudre en Occident. Les premiers essais d'arme à feu concernent surtout des engins d'artillerie. Les armes portables se révèlent, tout d'abord, problématiques à mettre en œuvre et moins efficaces que les armes de jet traditionnelles (trebuchet, baliste, catapulte...). Il devint possible dès la fin du Moyen Âge de réaliser des canons qui n'explosent plus que de façon très occasionnelle et des projectiles en fonte.

1026 *sainct sebastian* (1520), *sainct sebastien* (1502) : San Sebastián.

# 1490

51 - Pour qui part de la route des Îles de Glénan et veut doubler la Pointe de Penmarc'h, la direction est à l'ouest de sud-ouest, car la route des Îles de Glénan et Les Fourches [sont sur un alignement] d'est en ouest.
La Pointe de Penmarc'h et la Pointe de Raz [sont sur un alignement du] nord-ouest au sud-est.

**La sonde de La Rochelle jusqu'au Raz de Sein**
Pour qui veut aller par le Pertuis Breton, il trouvera sur sa route 16 brasses de sonde. Il ne craindra ni la Pointe des Baleines, ni les Barges d'Olonne. Car si vous allez près des Barges, vous ne trouverez que 9 ou 10 brasses.
À la hauteur de l'Île d'Yeu, il y a 25 brasses.

52 - À la hauteur de Belle-Île, il y a 45 brasses.
À la hauteur des Îles de Glénan, à 6 ou 7 lieues, il y a 65 brasses avec de la vase.
À la hauteur de la Pointe de Penmarc'h et bien près, il y a 45 brasses. Et si vous allez sur l'ouest nord-ouest, vous n'aurez pas à craindre Sein et les Pierres Vertes de l'Île d'Ouessant.
Au Raz de Sein, il y a 12 brasses Et près de la vase de Sein, il y a 45 brasses, avec du sable tout noir.
De même au sud de Sein, il y a 45 brasses.
Près du chenal, aux Islas Sisargas, il y a 75 brasses, avec du sable roux.

53 - À l'approche de l'Île d'Ouessant, il y a 88 brasses, avec du sable blanc menu. Là, vous en serez bien à 2,5 vues.
Entre l'Île d'Ouessant et les Isles of Scilly, il y a 75 brasses, avec du sable roux.

# 1502

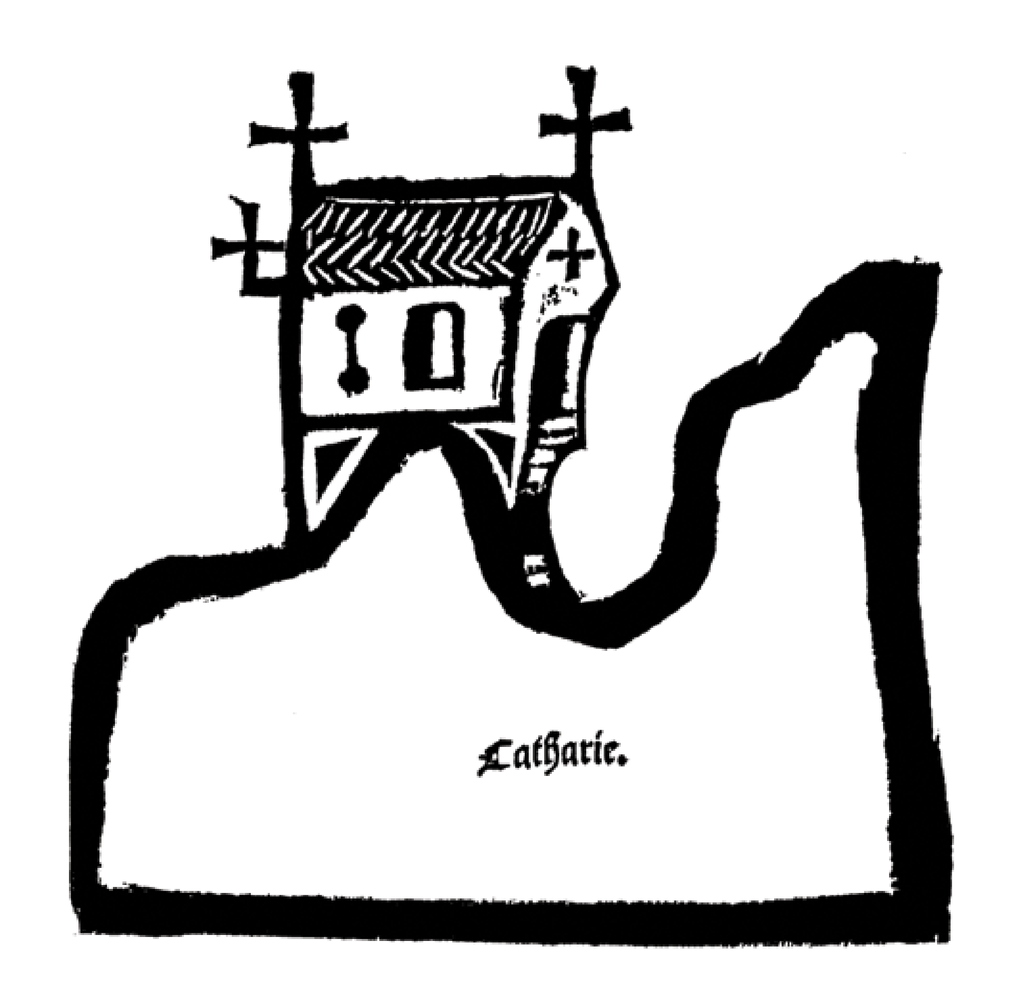


Ancienne embouchure de l'Adour © CRHIP.

***Le Boucau de Bayonne** : Boucau, à l'entrée de l'Adour, près de Bayonne. Cette dénomination vient du gascon* « lou boucaou » *(petite bouche).*
*C'est en 1578 que l'Adour, dont l'embouchure se trouve alors plus au nord à Vieux-Boucau, est détournée pour se jeter dans un quartier de la ville de Tarnos (Landes) : le Boucau. Ce fleuve paisible eut en effet une jeunesse turbulente. Vers 1310, il se jetait dans le* « Gouf » *de Capbreton. Une violente tempête de sable le bloqua brusquement. Gonflés par l'obstacle, des flots tumultueux remontèrent de 16 kilomètres au Nord et vinrent déboucher à Port d'Albret, aujourd'hui Vieux Boucau.*
*En 1491, on tenta sans succès de ramener l'embouchure à Capbreton. Sous le règne de Charles IX, le commerce bayonnais prenant de l'extension, les* « *marchands* » *souhaitaient un accès à la mer plus rapproché pour favoriser le trafic. L'ingénieur Louis de Foix se fit fort de rouvrir une issue voisine de Bayonne au lieu dit* « Trossoat ». *Les travaux, entrepris en 1572 de manière trop décousue et occasionnant d'immenses dépenses, semblaient vouer l'entreprise à l'échec, au bout de six ans. Le 28 octobre 1578, une formidable crue de l'Adour vint à propos soutenir un ultime effort de Louis de Foix. Les flots déchaînés du fleuve se frayèrent un chenal qui devint le lit définitif et actuel de l'Adour. L'ancien lit s'ensabla peu à peu malgré les efforts de Capbreton pour le maintenir.*
*Il disparut complètement entre 1700 et 1800. Le Lac d'Hossegor en est un vestige.*




*Description exacte et particulière des costes et havres de Bayonne, St Jean de Lux, la Bour funtarabie et lieux circonvoisins 1642*. Picart, Hugues
© BnF - Cartes et plans, GE DD-2987.




Amer *cattharie* [San Antón], Pierre Garcie,1520, p. 45.

## Pilote côtier - Nord Espagne

# 1490 - 1502 - 1520




Routes et sondes en France, décrites par Pierre Garcie en 1490© CRHIP.

Ce chapitre, le Pilote côtier - Nord Espagne, expose deux thèmes :

1 - distances maritimes : navigation en droiture (1 page) ;
2 - distances maritimes : navigation au cabotage (41 pages).

Soit <u>42 pages</u> pour l'impression de 1520, format in-4°.

| *Pilote Nord Espagne* | 1520 | 1490 | 1502 |
|---|---|---|---|
| pages | 42 | 11 | 4 |

# 1490

**Les routes de la côte de Bretagne jusqu'en Espagne et de combien de lieues**

53 - L'Île d'Ouessant et Cabo Prior [sont sur un alignement du] nord nord-est au sud sud-ouest. Il y a entre eux 120 lieues.
Les Îles de Glénan et Cabo Prior [sont sur un alignement] du sud-ouest un quart de sud au nord-est un quart de nord.

54 - Belle-Île et Cabo Finisterre [sont sur un alignement du] nord-est au sud-ouest.
A partir de la Pointe de Penmarc'h, allez sur le sud-ouest et vous irez au-delà de Cabo Finisterre, à 16 lieues.
La Pointe de Penmarc'h et Llanes [sont sur un alignement du] nord au sud.
La Pointe de Penmarc'h*[85] et Vivero [sont sur un alignement du] sud sud-ouest au nord nord-est.
Les Îles de Glénan et San Vicente de la Barquera [sont sur un alignement du] nord au sud.
L'Île de Groix et Santander [sont sur un alignement du] nord au sud.
Belle-Île et Laredo [sont sur un alignement du] nord au sud.
L'Île d'Yeu et Cabo Machichaco [sont sur un alignement du] nord au sud.
Olonne et San Sebastián [sont sur un alignement du] nord au sud.
Cabo Prior et Islas Sisargas [sont sur un alignement du] nord-est au sud-ouest. Il y a de l'un à l'autre 8 lieues.

54 - Islas Sisargas et Cabo Toriñana*[86] [sont sur un alignement du] nord-est au sud-ouest. Il y a de l'un à l'autre 10 lieues.
Cabo Toriñana et Cabo Finisterre [sont sur un alignement du] nord au sud. Il y a de l'un à l'autre 4 lieues.
Cabo Finisterre et l'Arquipélago das Berlengas [sont sur un alignement du] nord au sud. Il y a de l'un à l'autre 64 lieues.
Les Berlengas et Lisbonne*[87] [sont sur un alignement du] nord au sud. Il y a de l'un à l'autre 18 lieues.
Lisbonne et Cabo de São Vicente [sont sur un alignement du] nord au sud. Il y a de l'un à l'autre 40 lieues.

56 - Et là, vous irez en mer à 4 lieues, au large de Cabo de São Vicente.

*85 *commeru* (1490) : la Pointe de Penmarc'h.
*86 *turcane* (1490) : Cabo Toriñana.
*87 *lissebonne* (1490) : Lisbonne.

# 1502

**Comment les terres de Bretagne et d'Espagne gisent et combien de lieues ?**

29 - La basse *frede***[85] et cap Finisterre sont sur un alignement du] nord nord-est au sud sud-ouest.
La Pointe**[86] de Penmarc'h et les Islas Sisargas [sont sur un alignement du] nord nord-ouest au sud sud-ouest un quart de sud et de nord, et il y a entre eux 26 vues.
Les Îles de Glénan et San Vicente de la Barquera [sont sur un alignement du] nord au sud, il y a entre eux 85 lieues.
L'Île de Groix et Santander [sont sur un alignement du] nord au sud, il y a entre eux 85 lieues.
Belle-Île

30 - et Laredo [sont sur un alignement du] nord au sud, et il y a entre eux 68 lieues.
L'Île d'Yeu et Cabo Machichaco [sont sur un alignement du] nord au sud, et il y a entre eux 52 lieues.
Olonne et San Sebastián [sont sur un alignement du] nord au sud.

**85 *basse frede* (1502) : haut-fond d'Ouessant, la Chaussée des Pierres Vertes, juste avant le Passage du Fromveur.
**86 *pellen* : la pointe.

# 1520

## Pilote côtier - Nord Espagne

### I – distances maritimes : navigation en droiture

**Voici à partir des Isles of Scilly**

23b - Les Isles of Scilly[1027] et l'Île d'Ouessant [sont sur un alignement] du nord nord-ouest au sud sud-est et tu iras dans les Isles of Scilly. Il y a de l'un à l'autre 28 lieues.

Les Isles of Scilly et Cabo Lastres[1028] [sont sur un alignement] du nord au sud et prends un quart de nord-ouest et de sud-est. Il y a de l'un à l'autre 128 lieues.

De Cabo Lastres[1029], qui est au nord de Punta de Tazones[1030], jusqu'à Gijón [sont sur un alignement] du nord au sud, et il y a entre eux 5 lieues.

Les Isles of Scilly et l'Isla de San Ciprián[527] qui est au sud de Ribadeo [sont sur un alignement] du nord au sud, et il y a entre eux 125 lieues.

Les Isles of Scilly et les Islas Sisargas [sont sur un alignement] du nord au sud et prends un quart de nord-est et quart de sud-ouest. Il y a de l'un à l'autre 136 lieues.

Les Isles of Scilly et l'Île de Madère[1031] [sont sur un alignement] du nord nord-est au sud sud-ouest. L'île a 17 lieues de long. Il y a de l'un à l'autre 330 lieues. Tu passeras au large de Cabo Finisterre, à 23 lieues.

Des Isles of Scilly au Cabo Finisterre[1032], il y a 143 lieues.




2013 © Google ; Image 2014 TerraMetrics ; Image 2014 DigitalGlobe ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image Landsat.

***Le Cap Finisterre** (*Cabo Fisterra *en galicien) est un promontoire de granit d'une hauteur de 600 mètres, situé dans la province de La Corogne, à l'ouest de la Galice en Espagne, au nord-ouest de la péninsule Ibérique. Ce cap a été le théâtre de quatre batailles dont celle de 1509 entre les Portugais et les Français.*

*Il est la destination finale pour de nombreux pèlerins de Saint-Jacques-de-Compostelle. Il est situé à 90 kilomètres de la cathédrale avec un statut de « fin du monde connu ». Il est toujours le lieu d'une ancienne tradition du Moyen Âge : brûler ses vêtements ou chaussures de pèlerinage, ou les laisser en offrande, à la tombée du jour.*

1027 *sorlyngues* (1520) : Isles of Scilly.
1028 *laistres* (1520) : Cabo Lastres, au nord-ouest de Ribadesella.
1029 *lestres* (1520) : Cabo Lastres.
1030 *lestansonne* (1520) : Punta de Tazones.
1031 *madere* (1520) : Madère.
1032 *fine terre* (1520), *fines terres* (1490) : Cabo Finisterre.

# 1490

**Comment venir de cap en cap du boucau de Gironde, le long de la côte de Castille et du Portugal jusqu'à Cabo de São Vicente avec combien de lieues ?**

La côte de Gascogne, appelé aussi la côte d'Arcachon, [est sur un alignement du] nord au sud. Elle prend du nord-ouest au sud-est; [il en est] de même, du boucau de Gironde jusqu'à Cabo Higuer.

Cabo Higuer et Cabo Machichaco [sont sur un alignement d']est en ouest.

57 - Et le cap est le plus avancé en mer de toute la Castille maritime.

Islas Sisargas et Cabo Ortegal [sont sur un alignement d']est nord-est à l'ouest sud-ouest. Cabo Ortegal et Cabo Peñas [sont sur un alignement d']est en ouest.

Cabo Peñas et Cabo de Lata, à l'entrée de Santander, [sont sur un alignement d']est en ouest.

De Cabo de Lata, naviguez vers l'est en direction de Cabo Machichaco, puis vous entrerez en baie de Bilbao.

Et pour qui part de Cabo Ortegal, il faut aller au nord-ouest pour doubler le dit Cabo Machichaco, cap près de Bermeo. Il y a un bon abri de nord-ouest et d'ouest.

**Comment la côte de Galice et de Bretagne est alignée avec combien de lieues ?**

58 - Partez des Islas Sisargas et naviguez nord nord-est tout droit; vous arriverez à 4 et 5 lieues près de l'Île d'Ouessant. Il y a de l'un à l'autre 114 lieues.

Partez de La Coruña et naviguez nord nord-est. L'Île d'Ouessant vous restera sur bâbord. Pour celui qui part de La Coruña, il faut naviguer directement au nord, 22 lieues, et il vous restera l'Île d'Ouessant au sud sud-ouest.

Sortez de La Coruña et naviguez au nord, 22 lieues. La pointe de Lizard Point vous restera

59 - au nord nord-est. Et vous irez au large de l'Île d'Ouessant, à 8 lieues.

Cabo Ortegal et Belle-Île [sont sur un alignement du] nord-est au sud-ouest. Il y a de l'un à l'autre 96 lieues.

Cabo Ortegal et le Raz de Sein [sont sur un alignement du] nord nord-est au sud sud-ouest. Il y a de l'un à l'autre 16 lieues.

Cabo Peñas et le Pertuis Breton [sont sur un alignement du] nord-est au sud-ouest. Il y a de l'un à l'autre 80 lieues.




*La* ***Reconquista*** *correspond à la reconquête, par les souverains chrétiens, des royaumes musulmans de la péninsule Ibérique. Elle commence en 718 dans les Asturies, et s'achève le 2 janvier 1492 quand Ferdinand II d'Aragon et Isabelle de Castille, les « Rois catholiques » (Los Reyes Católicos), chassent le dernier souverain musulman de la péninsule, Boabdil de Grenade, achevant l'unification de l'Espagne.*
*En 1492, les Rois catholiques, voulant imposer la religion chrétienne à l'ensemble du royaume, prononcèrent l'expulsion des juifs d'Espagne non convertis. Dès 1391, les pogroms avaient commencé sur l'Île de Majorque. Les musulmans non convertis sont expulsés en 1502. Ne restent alors en Espagne que de nouveaux convertis, les Marranes et les Morisques.*
*Le 17 avril 1492, Christophe Colomb (1451-1506), signe, près de Grenade, avec les Rois Catholiques,* les Capitulations de Santa Fe, *qui lui octroient le titre de noblesse héréditaire d'Amiral de la Mer Océane, les titres de Vice-roi et de Gouverneur général des territoires qu'il pourrait découvrir, un dixième des richesses qu'il en retirerait et un huitième du profit de son expédition. Le voyage inaugural commence le 3 août 1492 à Palos de la Frontera (Huelva) avec deux caravelles, la* Pinta *et la* Niña, *et une caraque, la* Santa Maria. *Le 4 mars 1493, Christophe Colomb rentre de ce périple dans l'estuaire du Tage, à Lisbonne.*

# 1520

24 - Cabo Finisterre et Lizard Point[1033] [sont sur un alignement] du nord nord-est au sud sud-ouest et il y a de l'un à l'autre 162 lieues.
Lizard Point et les Casquets[1034] [sont sur un alignement d']est en ouest. Il y a de l'un à l'autre 43 lieues.
Lizard Point et Isle of Wight[1035] [sont sur un alignement d']est en ouest et prends un quart de nord-est et de sud-ouest. Il y a de l'un à l'autre 52 lieues.



2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image Landsat ; Image 2014 DigitalGlobe.

***Cabo Peñas*** *est un surprenant bras de terre qui s'avance dans le Golfe de Gascogne, au centre de la côte asturienne. Il est le point le plus septentrional de la Péninsule Ibérique, avec des falaises de plus de 100 mètres de haut. Avant l'installation d'un phare en 1852, un feu de bois était allumé à chaque tempête, pour guider les marins.*

***Gijón*** *est une ville des Asturies. Le nom originaire des habitants est* « cilúrnigos », *nom dû à l'activité principale, la chaudronnerie. À l'époque romaine, Gijón fut un point stratégique du nord de la péninsule, passage obligé dans les routes maritimes vers la Gaule et axe de communication nord-sud de l'Espagne romaine, connu aujourd'hui par la* Ruta de la Plata *(Route de l'Argent) dont l'extrémité était à Séville. On comprend la décision de fortifier la ville avec un rempart qui entourait le périmètre de la péninsule de Santa Catalina, vers le* IV*e siècle.*
*D'Alfonso X, Gijón reçut au Moyen Âge la Carta Puebla en 1270, contenant d'importantes attributions commerciales et administratives, élargies et ratifiées par les rois suivants. En 1391, un conflit dynastique entre Enrique de Trastámara, fils bâtard d'Alfonso XI, rebellé contre son frère, Pedro I, entraîne la destruction complète de la ville où il s'était réfugié.*
*C'est cent ans plus tard que Gijón obtient la licence de reconstruction du port. Les travaux sont finis en 1595 et feront devenir de Gijón la principale enclave maritime des Asturies.*

1033 *lissart* (1520), *lesart* (1490) : Lizard Point.
1034 *quasquet* (1520) : Les casquets.
1035 *douhic* (1520) : Isle of Wight.

# 1490

La Pointe du Raz*88 et la Saintonge*89 [sont sur un alignement du] sud sud-est au nord nord-ouest. Il y a de l'une à l'autre 50 lieues.
Cabo Ortegal et le Pertuis d'Antioche [sont sur un alignement d']est nord-est et ouest sud-ouest. Il y a de l'un à l'autre 100 lieues.

**Les routes du boucau de Gironde, le long de la côte de Gascogne, jusqu'au boucau à Lisbonne, au Portugal. Et combien de lieues de l'un à l'autre point ?**

60 - Du boucau de Gironde jusqu'au boucau*90 d'Arcachon, il y a 18 lieues.
Du boucau d'Arcachon jusqu'au Boucau de Bayonne, il y a 18 lieues.
Du Boucau de Bayonne jusqu'à Cabo Higuer, il y a 9 lieues ;
De Cabo Higuer jusqu'à Pasajes, il y a 1 lieue.

61 - De Pasajes jusqu'à San Sebastián, il y a 3 lieues.
De San Sebastián jusqu'à Guetaria, il y a 3 lieues.
De Guetaria*91 jusqu'à Motrico, il y a 3 lieues.
De Motrico jusqu'à Bermeo, il y a 10 lieues.
De Bermeo jusqu'à Castro Urdiales, il y a 10 lieues.
De Castro Urdiales jusqu'à Laredo, il y a 3 lieues.
De Laredo jusqu'à Santander, il y a 6 lieues.
De Santander à Suances, il y a 5 lieues.
De Suances jusqu'à San Vicente de la Barquera, il y a 5 lieues.
De San Vicente jusqu'à Llanes, il y a 5 lieues.

62 - De Llanes à Ribadesella, il y a 5 lieues.
De Ribadesella à Villaviciosa, il y a 5 lieues.
De Villaviciosa jusqu'à Gijón, il y a 4 lieues.
De Gijón jusqu'à Cabo Peñas, il y a 2 lieues.
De Cabo Peñas jusqu'à Avilés, il y a 2 lieues.
D'Avilés jusqu'à Pravia, il y a 2 lieues.
De Pravia jusqu'à Laredo, il y a 4 lieues.
De Laredo jusqu'à Luarca, il y a 5 lieues.
De Luarca jusqu'à Ribadeo, il y a 5 lieues.
De Ribadeo jusqu'à San Ciprián, il y a lieues.
De San Ciprián jusqu'à Vivero, il y a 2 lieues.

63 - De Vivero jusqu'à Cabo de Bares, il y a 2 lieues.
De Cabo de Bares jusqu'à Cabo Ortegal, il y a 2 lieues.
De Cabo Ortegal jusqu'à Cedeira, il y a 4 lieues.
De Cedeira jusqu'à Cabo Prior, il y a 4 lieues.
De Cabo Prior jusqu'à La Coruña, il y a 3 lieues.
De La Coruña jusqu'aux Islas Sisargas, il y a 5 lieues.

*88 *fontenault* (1490) : Pointe du Raz.
*89 *sainctonge* (1490) : Saintonge.
*90 *boucau* (1490) : Bassin d'Arcachon.
*91 *quitaire* (1490) : Guetaria.

# 1502

**Les lieues du boucau de Gironde jusqu'au Boucau de Bayonne le long de la côte d'Espagne et du Portugal**

30b - Du boucau de Gironde jusqu'au Boucau de Bayonne il y a 25 lieues.
De Bayonne à Fuenterrabía, 8 lieues.
De Fuenterrabía à San Sebastián, 4 lieues.
De San Sebastián à Guetaria, 3 lieues.
De Guetaria à Motrico, 3 lieues.
De Motrico à Bermeo, 5 lieues.
De Bermeo à Bilbao, 6 lieues.
De Bilbao à Castro Urdiales, 4 lieues.
De Castro Urdiales à Laredo, 4 lieues.
De Laredo à Santander, 6 lieues.
De Santander à Suances, 5 lieues.
De Suances à San Vicente de la Barquera, 5 lieues.
De San Vicente à Llanes, 5 lieues.
De Llanes à Ribadesella, 5 lieues.

31 - de Ribadesella à Villaviciosa, 5 lieues.
De Villaviciosa à Gijón, 4 lieues.
De Gijón à Cabo Peñas, 2 lieues.
De Cabo Peñas à Avilés, 2 lieues.
d'Avilés à Arcedo, 2 lieues.
d'Arcedo à Luarca, 9 lieues.
De Luarca à Ribadeo, 5 lieues.
De Ribadeo à San Ciprián, 5 lieues.
De San Ciprián à Vivero, 2 lieues.
De Vivero à Cabo de Bares, 2 lieues.
De Cabo de Bares à Cabo Ortegal, 2 lieues.
De Cabo Ortegal à Cedeira, 4 lieues.
De Cedeira à Cabo Prior, 4 lieues.
De Cabo Prior à La Coruña, 3 lieues.
De La Coruña aux Islas Sisargas, 5 lieues.
Des Islas Sisargas à Corme, 4 lieues.
De Corme à Mugía, 5 lieues.
De Mugía à Cabo Finisterre, 4 lieues.
De Cabo [Finisterre] à Cee, 5 lieues.
De Cee à Muros, 5 lieues.
De Muros à Bayona, 8 lieues.
De Bayona à Caminha, 4 lieues.
De Caminha à Viana do Castelo, 4 lieues.
De Viana do Castelo à Vila do Conde, 5 lieues.

32 - De Vila do Conde à Porto au Portugal, il y a 4 lieues.
De Porto à Cabo Mondego, 9 lieues.

# 1520

## Pilote côtier - Nord Espagne

***2 – distances maritimes : navigation au cabotage***

**Voici les distances en lieues du boucau de Gironde jusqu'au boucau de Bayonne, le long de la côte d'Espagne et du Portugal**

| | |
|---|---|
| 24b - Du boucau[1036] de Gironde jusqu'au boucau de Bayonne, [il y a]de l'un à l'autre | 25 lieues ; |
| De Bayonne à Fuenterrabía[1037] | 8 lieues ; |
| De Fuenterrabía à San Sebastián[1038] | 4 lieues ; |
| De San Sebastián à Cabo de Santa Catalina[1039] | 3 lieues ; |
| De Cabo de Santa Catalina à Motrico[1040] | 3 lieues ; |
| De Motrico à la Lequeitio[1041] | 3 lieues ; |
| De Lequeitio à Bermeo[604] | 5 lieues ; |
| De Bermeo à Ría de Plencia[1042] | 3 lieues ; |
| De Bermeo à Bilbao[1043] | 6 lieues ; |
| De Ría de Plencia à Portugalete[1044] | 2 lieues ; |
| Et de là jusqu'à Castro Urdiales[1045] | 4 lieues ; |
| De Castro Urdiales à Ensenada de Oriñon[1046] | 2 lieues ; |
| De Oriñon à Laredo[1047] | 2 lieues ; |
| De Laredo à Santander[1048] | 6 lieues ; |
| De Santander à San Martín de la Arena[1049] | 5 lieues ; |
| De San Vicente de la Barquera[1050] à Llanes[1051] | 5 lieues ; |
| De Llanes à Ribadesella[1052] | 5 lieues ; |
| De Ribadesella à Villaviciosa[1053] | 5 lieues ; |
| De Villaviciosa à Gijón[1054] | 4 lieues ; |
| De Gijón à Cabo Peñas[1055] | 2 lieues ; |
| Sache que du boucau de Bayonne jusqu'à Cabo Peñas, il y a bien | 78 lieues ; |

| | |
|---|---|
| 25 - De Cabo Peñas à Avilés[1056] | 2 lieues ; |
| D'Avilés à Pravia[1057] | 3 lieues ; |
| De Pravia ou Arcedo à Luarca[1058] | 5 lieues ; |
| De Luarca à Ribadeo[1059] | 8 lieues ; |

1036 *boucquau, boucaust de bayonne* (1520), *bouqueau* (1490) : Boucau, vient du gascon « *BouCapu* » (petite bouche) pour désigner l'embouchure de l'Adour.
1037 *fonterrabie* (1520), *fonterabie* (1502) : Fuenterrabía, en espagnol (en basque : *Hondarribia* ; en français : *Fontarabie*).
1038 *sainct sebastian, sainct sebastien* (1520, 1490) : San Sebastián.
1039 *catharye, quitaire* (1520) : Cabo de Santa Catalina.
1040 *montrigue, montrigo* (1520), *monterque* (1490), *montrigo* (1502) : Motrico, Mutriku (en basque).
1041 *questine*, *questive* (1520) : Lekeitio.
1042 *plaisance* (1520) : Ría de Plencia, (*Plentzia*, en basque), au nord-est de Bilbao.
1043 *bilbau* (1520) ; Bilbao.
1044 *vayse*, *portegallet* (1520), *portgallete* (1490) : Portugalete, entrée de Bilbao.
1045 *castres* (1520, 1490, 1502) : Castro Urdiales.
1046 *orynon* (1520) : Ensenada de Oriñon, à l'est de Laredo.
1047 *laredo* (1520), *la radde* (1520, 1502, 1490), *loredo* (1490), *laredou* (1502) : Laredo.
1048 *sainct ander* (1520, 1490) : Santander.
1049 *sainct martin de larenne, sainct martin des arynges* (1520, 1490) : San Martín de la Arena (Suances).
1050 *sainct vincent de la bariquere* (1520), *sainct vincent de la barquere, de la barquiere* (1490), *sainct vincent de la bacquere* (1502) : San Vicente de la Barquera.
1051 *lagues* (1520, 1490, 1502), *lanes* (1490) : Llanes.
1052 *rybeceille* (1520), *ribedeceille* (1490), *ribedecelle* (1502) : Ribadesella.
1053 *ville vivieuse* (1520, 1490) : Villaviciosa.
1054 *iuon* (1520), *iugon* (1490), *gignon, gyon* (1502) : Gijón.
1055 *pannes de cosson, de cousson, de casson, pennes de gonsan, de cosson, de cousson peunes de cosson* (1520, 1502), *pennes de gosson* (1490) : Cabo Peñas.
1056 *abilles, veilles, abilloys, ueyles, abilees* (1520), *villes* (1490), *veilles* (1502) : Avilés, Ría d'Avilés, à environ 7 milles SW de Cabo Peñas.
1057 *prouve, pronnes* (1520), *pronne* (1490, 1502) : Arcedo.
1058 *luerques, luerque* (1520), *lienarque* (1490, 1502) : Luarca.
1059 *rybedoe, ribedaine, ribedoye, ribedoe* (1520), *rebedebe* (1490), *ribedaine* (1490) : Ribadeo.

# 1490

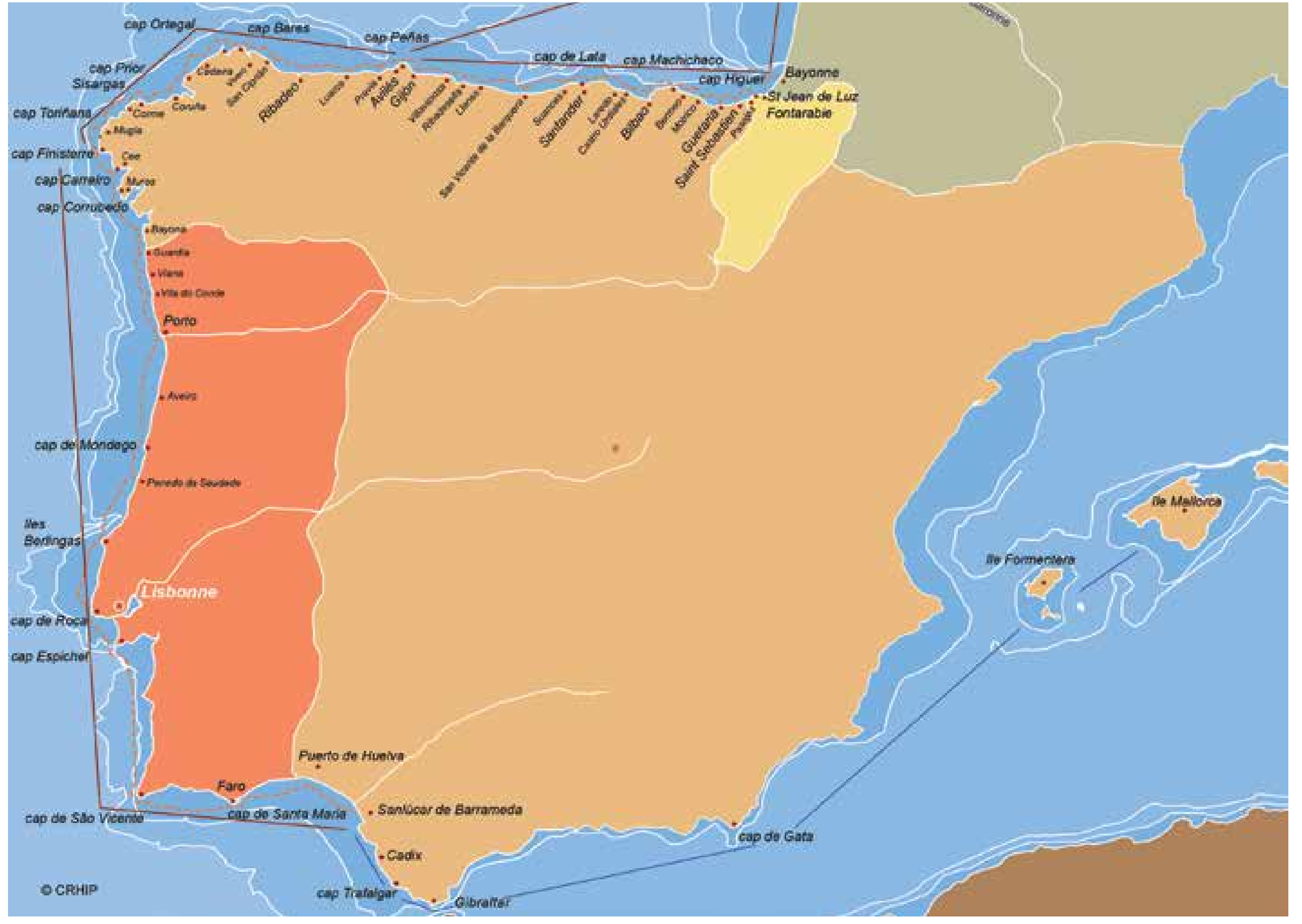
Des Islas Sisargas jusqu'à Corme, il y a 4 lieues.
De Corme jusqu'à Mugía, il y a 5 lieues.
De Mugía jusqu'à Cabo Finisterre, il y a 4 lieues.
De Cabo Finisterre jusqu'à la Punta Carreiro[92], il y a 4 lieues.

64 - De la Punta Carreiro jusqu'à Cabo Corrubedo*[93], il y a 4 lieues.
De Cabo Corrubedo jusqu'à Bayona, il y a 8 lieues.
De Bayona jusqu'à La Guardia*[94], il y a 4 lieues.
De La Guardia jusqu'à Viana do Castelo, il y a 4 lieues.
De Viana do Castelo jusqu'à Vila do Conde,
De Vila do Conde jusqu'au Portugal,
Du Portugal jusqu'au port d'Aveiro, il y a 9 lieues.
Du port d'Aveiro*[95] jusqu'à Cabo Mondego, il y a 9 lieues.
De Cabo Mondego jusqu'à Penedo da Saudade, il

*92 *viveres* (1490) : Punta Carreiro (Galicie).
*93 *correbedo* (1490) : Cabo Corrubedo.
*94 *la garde* (1490) : La Guardia.
*95 *port de vaigne* (1490) : Aveiro.

# 1502

De Cabo Mondego à Penedo da Saudade, 9 lieues.
De Saudade à l'Arquipélago das Berlengas, 9 lieues.
Des Berlengas à Cabo da Roca, 12 lieues.
De Cabo da Roca à Cabo Espichel, 10 lieues.
De Cabo Espichel à Cabo de São Vicente, 28 lieues.
De Cabo de São Vicente à Cabo de Santa Maria, 18 lieues.
Entre Cabo de Santa Maria et l'abbaye Puerto de Huelva, il y a 18 lieues.
Entre l'abbaye Puerto et Sanlúcar de Barrameda il y a 8 lieues.



Routes au cabotage, en Espagne et au Portugal, décrites par Pierre Garcie en 1490, 1502, 1520 © CRHIP.

# 1520

De Ribadeo à San Ciprián[1060] 5 lieues ;
De San Ciprián ou San Cibrao à Vivero[1061] 3 lieues ;
De Vivero à Cabo de Bares[1062] 4 lieues ;
De Cabo de Bares à Cabo Ortegal[1063] 4 lieues ;
Vers Ensenada de Santa Marta[1064], à l'est de Cabo Ortegal, et on l'appelle port Cariño[1065]
De Cabo Ortegal à Cedeira[1066] 2 lieues ;
Des Islas Sisargas[1067] à Cabo Prior[1068] 4 lieues ;
De Cabo Prior à La Coruña[1069] 4 lieues ;
De La Coruña aux Islas Sisargas 6 lieues ;
Des Islas Sisargas à Corme[1070] 4 lieues ;
De Corme à Mugía[1071] 5 lieues ;
De Mugía à Cabo Finisterre 5 lieues ;
Sache que de Cabo Peñas jusqu'à Cabo Finisterre, il y a 64 lieues ;
Et du Boucau de Bayonne au Cap, il y a au moins[1072] 142 lieues ;
Sache que la côte de Gascogne[1073] jusqu'à Cabo Peñas, la côte d'Espagne [est sur un alignement] d'est en ouest. Et de Cabo Peñas jusqu'à Cabo de Bares, la côte va sur l'ouest un quart de sud-ouest.
Et sache qu'au plus bas, à 100 brasses, tu seras à 5 lieues, pas plus ;
De Cabo Finisterre à Cee[1074] 5 lieues ;
De Cee à Muros[1075] 5 lieues ;
De Muros à Bayona[1076] 8 lieues ;
De Bayona à Caminha[1077] 4 lieues ;
De Caminha à Viana do Castelo[1078] 4 lieues ;
De Viana do Castelo à Vila do Conde[1079] 5 lieues ;

26 - De Vila do Conde à Porto[1080] au Portugal 4 lieues ;
De Porto à Cabo Mondego[1081] 9 lieues ;
De Cabo Mondego à Penedo da Saudade[1082] 9 lieues ;
De Saudade à l'Arquipélago das Berlengas[1083] 9 lieues ;
Des Berlengas à Cabo da Roca[1084] 12 lieues ;
De Cabo da Roca à Cabo Espichel[1085] 10 lieues ;
De Cabo Espichel à Cabo de São Vicente[1086] 28 lieues ;

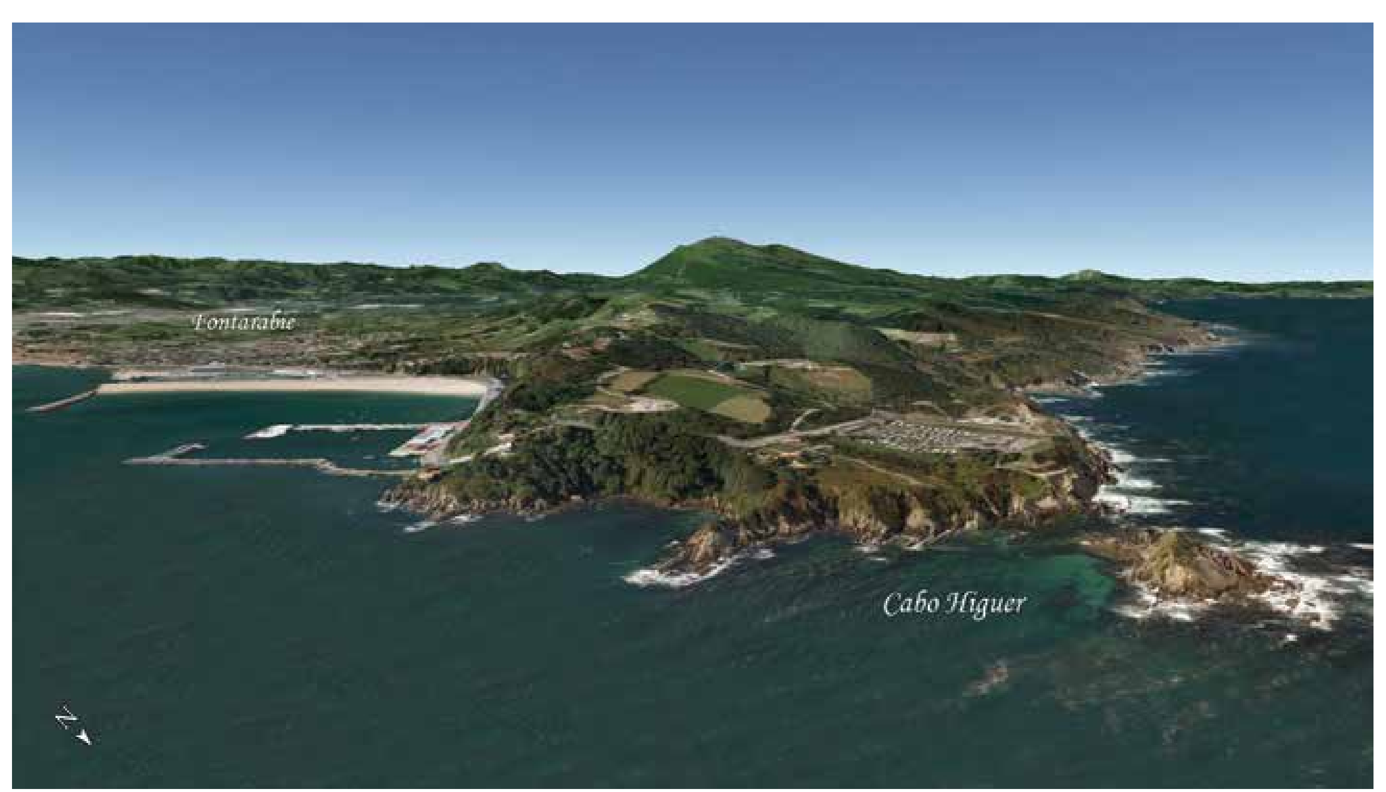
1060 *sainct fabien, sainct sabian* (1520, 1502), *sainct fabian* (1490) : San Cibrao.
1061 *vivero, vivieres* (1520), *viveres, vivero* (1490), *vivieres, umero* (1502) : Ría de Vivero ; Viveiro (en français).
1062 *vayres* (1520), *vere* (1490, 1502) : Cabo de Bares.
1063 *hortigueres, ortigueres* (1520), *ortiguere* (1490), *hortigueres* (1502) : Cabo Ortegal.
1064 *saincte matre* (1520) : Santa Marta.
1065 *paux carinon* (1520) : Port Cariño.
1066 *sidera, cyderes* (1520), *sydere* (1490), *sidera* (1502) : Cedeira.
1067 *sissergues, sisergue, sissergue* (1520), *sissergue* (1490), *sissergues* (1502) : Islas Sisargas.
1068 *priour* (1520), *cap de prior, prieure* (1490), *prioul* (1502) : Cabo Prior.
1069 *couloingne, couloigne* (1520), *coullongne* (1490), *couloigne* (1502) : La Coruña.
1070 *ormes* (1520), *cormes* (1490, 1502) : Corme.
1071 *mongie* (1520, 1490,1502) : Mugía (Muxía en galicien).
1072 *sept vingts deux.lieues* ou *vii*$^{xx}$*.ii.lieues* ; le français se sert d'expressions utilisant la base 20 (système vicésimal), *sept vingt* (7 x 20) pour dire cent quarante.
1073 *gascoigne* (1520), *gascongne* (1490) : Gascogne, mer de Gascogne.
1074 *cea* (1520) : Cee.
1075 *mores* (1520) : Muros.
1076 *bayonne de moror* (1520, 1502), *bayonne de maiore* (1490) : Bayona, Río Miñor. Baie de Vigo.
1077 *camyno* (1520), *ville destote* (1490), *camino* (1502) : Caminha (Portugal).
1078 *vienne* (1520, 1490, 1502) : Viana do Castelo.
1079 *ville de conte* (1520, 1502) : Vila do Conde.
1080 *porto* (1520, 1502) : Porto.
1081 *mondego* (1520, 1502), *mondegene* (1490) : Cabo Mondego. Erreur : *De Porto à Vero ix lieues. De Vero à Mondego ix lieues*.
1082 *parades* (1520, 1502), *prades, parades* (1490) : Penedo da Saudade ; penedo : rocher.
1083 *berlingues* (1520, 1502), *berlingue* (1490) : Arquipélago das Berlengas.
1084 *rocque de cintre* (1520, 1502), *rocque de chistres* (1490) : Cabo da Roca.
1085 *fichier* (1520), *rastelles* (1490), *ficher* (1502) : Cabo Espichel.
1086 *sainct vincent* (1520, 1520, 1502) : Cabo de São Vicente.

# 1490

y a 9 lieues.
De Saudade jusqu'à l'Arquipélago das Berlengas, il y a 9 lieues.

65 - Des Berlengas jusqu'à Cabo da Roca, il y a 12 lieues.
De Cabo da Roca jusqu'à Cascais*96, il y a 2 lieues.
De Cascais jusqu'à Cabo Espichel, il y a 4 lieues.

*96 *castres* (1490) : Cascais (Portugal).




2013 © Google ; Image Landsat ; Image 2014 Eusko Jaurlaritza - Gobierno Vasco ; Image Ayuntamiento de Hondarribia.

***Le Cap Higuer*** *est le cap le plus oriental de la mer Cantabrique et l'extrémité nord-occidentale de la chaîne montagneuse des Pyrénées. Il abrite la baie de Fontarabie où débouche la rivière Bidassoa, frontière entre la France et l'Espagne. Par grand beau temps d'été et mer plate, une fois sur le premier alignement de la passe d'Illarguita (phare de Socoa et tour de Bordagain), on prend une route directe sur le tombant nord de l'île Amuitz, elle-même située au pied du Cap Higuer. Cet axe précis fait passer juste au nord des rochers, Les Briquets. Attention toutefois, car ces cailloux, souvent affleurant, sont d'autant plus dangereux que la mer est plate. Le déferlement des vagues permet de les repérer de loin. On a intérêt à venir reconnaître les approches du Cap Higuer avant d'entrer en baie de Fontarabie : on évite ainsi le banc Chicharvel. Si la houle est sensible, on doit envisager qu'elle déferle sur les hauts-fonds.*

# 1520

De Cabo de São Vicente à Cabo de Santa Maria[1087] 18 lieues ;
Entre Cabo de Santa Maria et la baie de Puerto de Huelva[1088] 17 lieues ;
Entre la baie de Puerto de Huelva et Sanlúcar de Barrameda[1089], il y a 8 lieues ;
De Cabo Finisterre à Sanlúcar de Barrameda, il y a 163 lieues ;
Cabo da Roca et Cabo de São Vicente [sont sur un alignement du]nord au sud et prends un quart de nord-ouest et de sud-est. Et tu iras sur 2 lieues au sud de l'Arquipélago das Berlengas.

**Voici les routes qui sont le long de la côte de Guyenne[1090] et d'Espagne, de pointe à pointe. Comment elles [sont alignées]. Combien il y a de lieues de l'une à l'autre.**
Et premièrement,

27b - les Ânes[1091] de Bordeaux et Saint-Jean-de-Luz[1092] [sont sur un alignement du] nord au sud. Et tu passeras au large du Pertuis de Maumusson[1093] à 8 lieues et du [Bassin d'] Arcachon[1094] à 6 lieues.
Le Boucau de Bayonne et le Cabo Higuer de Fuenterrabía [sont sur un alignement de] nord-est au sud-ouest, et il y a de l'un à l'autre 4 lieues. Et prends du nord et du sud.
Le Cabo Higuer[1095] de Fuenterrabía et Isla de San Antón[1096] [sont sur un alignement] d'est nord-est à l'ouest sud-ouest, et il y a de l'un à l'autre 7 lieues.

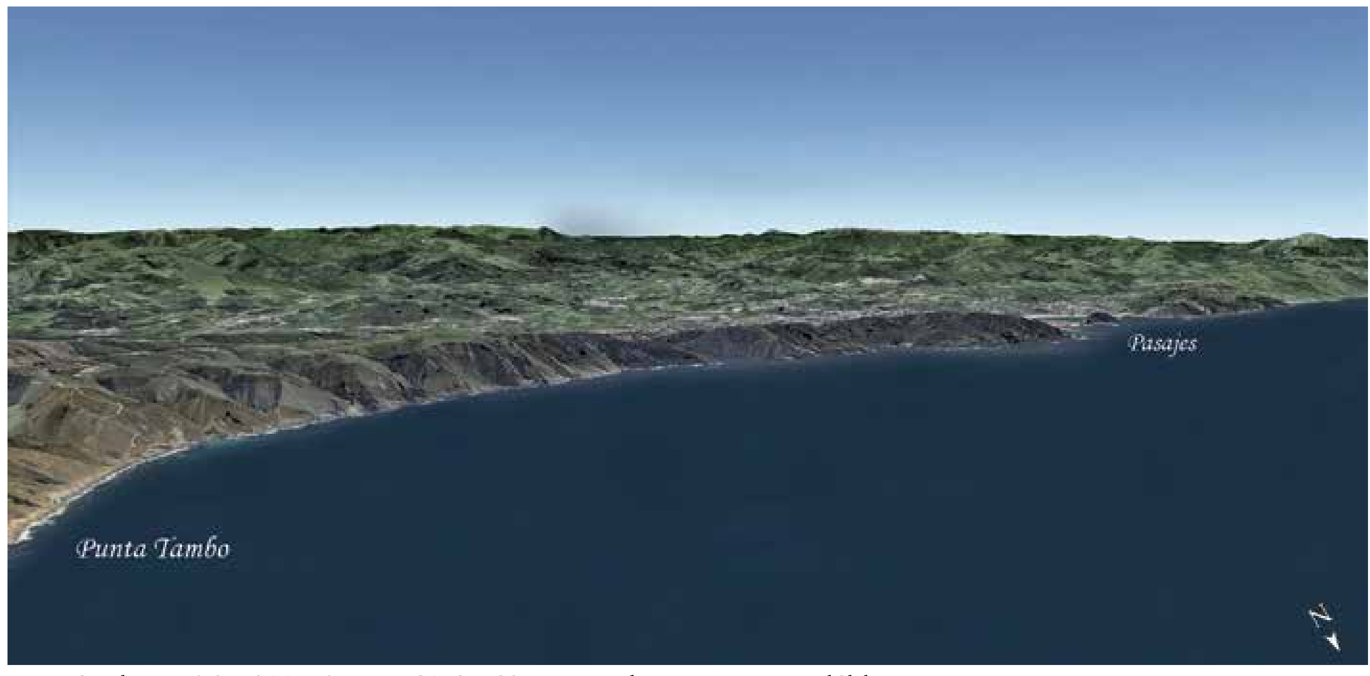
28 - Le Cabo Higuer et Cabo Machichaco[1097] [sont sur un alignement] d'est en ouest. Il y a de l'un à l'autre 17 lieues. Et tu passeras au large de Isla de San Antón à 4 lieues.
Cabo Machichaco et Isla de San Antón [sont sur un alignement] d'est en ouest. Prends un quart de nord-ouest et un quart de sud-est. Il y a de l'un à l'autre 10 lieues.
San Juan Gaztelugatxe[1098], au sud[-ouest] et proche de Cabo Machichaco, et la pointe de Santander[1099] [sont sur un alignement] d'est en ouest. Prends un quart de nord-est et de sud-ouest. Il y a de l'un à l'autre 20 lieues.
Cabo Machichaco et Cabo Peñas [sont sur un alignement] d'est en ouest. Il y a entre eux 50 lieues. Tu passeras au large de la pointe de Santander ; l'île de Santander est à 6 lieues au sud. Et de cette pointe que l'on appelle Cabo de Lata[1100] à Cabo Peñas, [il y a] 33 lieues. Ces deux caps [sont sur un alignement] d'est en ouest quart de nord-ouest et de sud-est.
Cabo Peñas et Cabo de Bares [sont sur un alignement] d'est en ouest. Prends un quart de nord-est et quart de sud-ouest. Il y a de l'un à l'autre 25 lieues.
Et tu passeras au large de Ribadeo, à 8 lieues ; puis à 6 lieues, de l'île de San Ciprián.
Islotes de los Aguillones[1101] et Ribadeo [sont sur un alignement] nord-est et sud-ouest.
Et prends un quart d'est et d'ouest. Il y a de l'un à l'autre 16 lieues.
Garde-toi bien d'une île, au nord de Ribadeo, qui a cette figure.



amer *lisle* [Ribadeo]

29 - L'île de San Ciprián[1102] et les îlots[1103] qui sont au large de Cabo Peñas [sont sur un

1087 *saincte marie* (1520), *faro* (1502) : Cabo de Santa Maria.
1088 *dolues* (1520, 1502) : abbaye Puerto de Huelva.
1089 *sainct lucas de baremedo* (1520, 1502) : Sanlúcar de Barrameda.
1090 *guyenne* (1520) : Guyenne, voir la note 153 et Index.
1091 *asnes* (1520) : Les Ânes. L'île de Cordouan est située au cœur (*cor* en latin) des bancs de sable, Les Ânes, signalés sur de nombreuses cartes. La contraction de *cor* et *Ânes* expliquerait le toponyme de *Cordan*. Au fil des siècles, ce cœur des Ânes serait devenu Cordouan. Voir Index.
1092 *iehan de lux* (1520) : Saint-Jean-de-Luz.
1093 *momisson* (1520) : pertuis de Maumusson.
1094 *archasson* (1520), *alcasonne* (1490) : Arcachon.
1095 *le fier de fonterrabie* (1520), *higuier* (1490) : Cabo Higuer.
1096 *catharie*, *chatharie* (1520) : Cabo San Antón, à Guetaria ; Isla de San Antón.
1097 *machessac*, *maschessac* (1520), *martichaco, marchichaque* (1490), *martichaco* (1502) : Cabo Machichaco.
1098 *sainct iohan de la peyngne, de peyuge* (1520) : Isla de San Juan Gaztelugatxe ; c'est une petite île sur la côte de Biscaye appartenant à la ville de Bermeo, dans la Communauté autonome basque (Espagne). Elle est reliée au continent par un pont. Au sommet de l'île se trouve l'ermitage de San Juan de Gaztelugatxe (basque : *Gaztelugatxeko Doniene*), dédié à Saint Jean-Baptiste et qui date du xe siècle.
1099 *sainct ander* (1520) : Santander ; Isla de Santa Marina, ou Isla de Mouro et Punta del Puerto.
1100 *poincte de late* (1520), *cap de la terre* (1490) : Cabo de Lata.
1101 *pennes* (1520) : Cabo Ortegal, Islotes de Los Aguillones.
1102 Actuellement Cabo de San Ciprián.
1103 *faraillons* (1520) : Isla de La Graviera, en forme de cône épointé à l'est et prolongée par un récif, *Los Merendálvarez* ; Isla Erbosa, petite île escarpée au nord-est, prolongée par Islote El Bravo. Cet ensemble est appelé, le récif *El Pedregal*.




2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image Landsat ; Image 2014 DigitalGlobe.



Baie de Pasaia © Mikel Ortega, Creative Commons.

***Punta Tambo,*** *escarpée et découpée* (les 4 cornes), *est au pied sud-ouest de la montagne Jaizquíbel (543 mètres).*

***Pasajes*** *(en espagnol), ou* ***Pasaia*** *(en basque), est une commune du Guipuzcoa, de la communauté autonome du Pays basque, en Espagne. Elle bénéficie de la rade la plus sûre de la côte basque espagnole.*
*L'estuaire de Pasajes était connu à l'origine comme Port ou Ría d'Oiarso, ancien nom de la vallée et de la rivière qui aboutissent à cette dernière, qui est actuellement appelée Oyarzun (Oiartzun en euskara). Le nom de* Pasage *apparaît à la fin du XV*[e] *siècle pour se référer à la ría (Golfe profond). Soit ce nom fait référence à un impôt appelé* Pasage *qui devait être payé là, soit le nom de* Pasage *se réfère à l'étroite embouchure permettant l'accès au port. En tout cas le nom était à l'origine singulier, le* Pasage.
*C'est de Pasajes que le général La Fayette a embarqué à bord de* La Victoire *pour son premier séjour en Amérique.*

# 1520

alignement d']est nord-ouest à ouest sud-est. Et il y a de l'un à l'autre 20 lieues.

Ribadeo et l'île de San Ciprián [sont sur un alignement du] nord-ouest au sud-est. Et il y a entre eux 7 lieues.

L'île de San Ciprián et Cabo de Bares [sont sur un alignement du] nord-ouest au sud-est. Et il y a de l'un à l'autre 6 lieues.

Cabo de Bares et Cabo Ortegal [sont sur un alignement] d'est en ouest. Et il y a entre eux 4 grandes lieues.

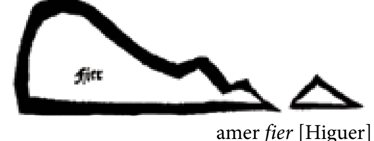
Cabo Ortegal et Cabo Prior [sont sur un alignement du] nord-est au sud-ouest. Et il y a entre eux 6 lieues. Et prends un quart d'est et d'ouest.

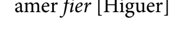
Cabo Prior et La Coruña[1104] [sont sur un alignement du] nord nord-ouest au sud sud-est. Et tu passeras du côté de Ría de Betanzos[1105]. Et sois aligné terre pour terre, prends un quart de nord-ouest et un quart de sud-est. Et si tu vas au sud sud-est, passe du côté est, qui est côté terre du Ría de Betanzos[1106]. Ainsi tu iras trouver l'entrée de La Coruña, mais tu te placeras bien près du côté est. Il y a 4 lieues à peine : 2 lieues jusqu'à la Ría de El Ferrol[1107], puis 2 lieues jusqu'à La Coruña.

Cabo Prior et les Islas Sisargas [sont sur un alignement du] nord-est au sud-ouest. Prends un quart d'est et un quart d'ouest. Et il y a entre eux 9 lieues.

Les Islas Sisargas et Cabo Finisterre [sont sur un alignement du] nord-est au sud-ouest. Prends un quart d'est et d'ouest. Il y a 14 lieues.

**Voici sur la côte d'Espagne et ses amers**

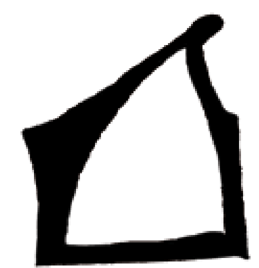



amer *fier* [Higuer]

40b - Si tu veux t'arrêter au Cabo Higuer[1108] tu auras bon abri de nord-ouest, d'ouest, de sud-ouest et de sud. Et le vent de nord et de nord-ouest te viendra de par-dessus la pointe. Et il y aura un beau fond de sable. Mets ton ancre à 8 brasses.

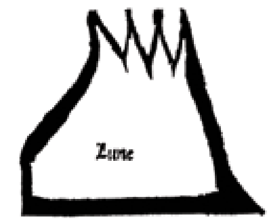
41 - Le Cabo Higuer est un cap. À ceux qui sont à sa base, il est long et bas à la mer ; sur son large et près du cap, il y a une petite île[1109] qui se montre comme une falaise. En amont de Cabo Higuer, la pointe proche est en terre rouge.

Sache qu'en amont de Cabo Higuer, toute la terre est égale et plane et tu ne verras plus de haute terre [autre] qu'une montagne en terre, raide du côté est. À son sommet, tu verras une autre montagne[1110] pointue et plus, comme cette figure.


amer *seconde poincte du Fier*

42 - La seconde pointe[1111] de Cabo Higuer est [en] terre blanche sur sa hauteur, au large il y a un rocher. En amont de cette pointe blanche, Saint-Jean-de-Luz a une haute barre. De Saint-Jean-de-Luz à Fuenterrabía[1037], il y a 2 lieues. De Fuenterrabía à San Sebastián, il y a 4 lieues.

Et sache que tu verras sur le sud de Fuenterrabía, une montagne haute, sur son sommet elle a quatre bosses comme quatre cornes[1112], avec pour nom, la Lune.



amer *Lune* [Tambo]

43 - Et si tu veux aller à Pasajes[1113] qui est havre de toute marée, la meilleure connaissance

1104 *coulongne, coloigne* (1520) : La Coruña.
1105 *betance* (1520) : Ría de Betanzos.
1106 Sans doute Pointe Herminio.
1107 *ferron* (1520) : Ría El Ferrol. La Ría du Ferrol et celle de La Coruña, Betanzos et Ares forment le *golfo ártabro* ou *arco ártabro*, dénommé ainsi par le géographe Otero Pedrayo et *Portus Magnus Artabrorum* par les géographes gréco-romains Strabon, Pomponius Mela et Pline.
1108 *fier* (1520) : cabo Higuer. À 5 milles à l'ouest de la baie de Saint-Jean-de-Luz, le Cap Higuer abrite la baie de Fuenterrabía où débouche la rivière Bidassoa, frontière entre la France et l'Espagne. Ce cap est au nord-est et au pied du mont Jaizquíbel (*haitz gibel*), ce qui signifie en basque « *derrière le rocher* ». La racine *zki* signifie « *pont* ». Le suffixe *bel* est une référence solaire et divine qui se réfère à Vénus, déesse de la beauté. Le radical *jai* signifie les levers (du Soleil) et les naissances. Ce n'est qu'associé à *zki* qu'il prend le sens de pierre et que le mot complet prend le sens de « pont de pierre ».
1109 Cabo Higuer et Isla Amuitz.
1110 La Rhune, son sommet est prolongé de nombreuses crêtes. Peñas de Haya.
1111 Pointe Sainte-Anne, prolongée par la roche sous-marine, les Briquets.
1112 Au sud-ouest et au pied de la montagne Jaizquíbel, Punta Tambo et Punta Purrustarri.
1113 *passage* (1520), *passaige* (1490) : Pasajes.







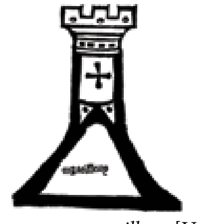
2013 © Google ; Gobierno de Navarra-Instituto Geografico Nacional de Espana ; Image 2014 Eusko Jaurlaritza - Gobierno Vasco ; Image 2014 DigitalGlobe.

***Guetaria*** (Getaria *en basque) est une ville du Guipuzcoa dans la communauté autonome du Pays basque en Espagne. On a trouvé dans la localité de Guetaria des preuves de l'existence d'une installation de conserves de poisson de l'époque romaine, un type d'établissement qui recevait le nom de* Cetaria.

***Isla de San Antón*** *est davantage connue avec le surnom de la* Souris *de Guetaria, en raison de sa forme. La montagne de San Antón a d'abord été une île séparée de la côte. Au* xv*e siècle, la construction du quai d'union entre les deux espaces et un port ont été créés. Le port est situé au sud de cet îlot. Il est connu depuis le Moyen Âge pour ses activités maritimes dont c'est devenue la principale source de recettes de la localité. Ainsi en 1407, les navires qui apportaient du blé et d'autres céréales au quai de la ville devaient décharger la moitié de leur chargement.*

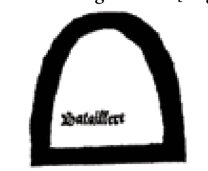
# 1520

qui y soit après Cabo Higuer, c'est Monte Urgull[1114], grosse montagne sur laquelle il y a une tour assez haute. Elle est entre l'abbaye de San Sebastián et Pasajes. Elle est au nord du havre de San Sebastián.



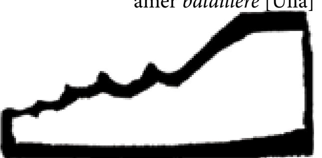
amer *orgueilleux* [Urgull]

Puis quand tu verras une grosse dune de sable, près du havre en amont, c'est Pasajes. Il n'y a qu'une montagne entre eux, qui a pour nom : Monte Ulía[1115]



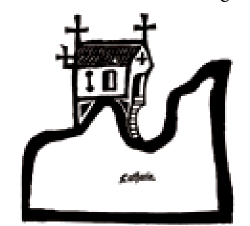
amer *bataillere* [Ulía]

44 - Tu y auras un abri de tout temps et tu pourras entrer par toutes marées. Mais il y a une basse[1116] à l'entrée qui reste du côté ouest ; si tu ne peux passer, va par le milieu. À moins de vent d'est ou d'ouest quart sud-ouest, tu ne saurais y entrer s'il ne fait calme, car il y a grand ressac.
En aval de Monte Urgull, il y a une montagne[1117], pointue d'un bout, basse et bossue à l'autre pointe. Elle est bien longue ainsi que tu verras par cette figure.



amer « ? » [Igueldo]

Isla de San Antón[1118] est en aval de San Sebastián à 4 lieues. Quand on est proche, elle se montre comme cette figure.



amer *cattharie* [San Antón]

45 - Si tu veux t'arrêter à Isla de San Antón, arrête-toi au sud sud-est de l'île et à proximité. Tu auras un abri de nord nord-ouest et d'ouest. Le vent te viendra ouest sud-ouest entre l'île et la terre, de sud-ouest par-dessus la terre, et aussi de sud sud-est. Il y aura 12 brasses de fond et bonne tenue.

Sache qu'à la hauteur de Zumaya[1119], il y a une montagne qui s'appelle la Punta Izustarri[1120]. Du côté est, elle est raide et bien à pic.
Et sache qu'entre Deva[1121] et Zumaya, la terre est blanche[1122] sur la côte. D'Isla de San Antón à Zumaia, il y a 1 lieue.



amer *hyssaris* [Izustarri]

46 - Quand tu seras par le travers de Deva, tu verras une montagne[1123] bien grande, elle est semblable à cette figure.

amer *deve* [Deva]

Et quand tu seras près de terre, tu pourras voir la chapelle de Santa Catalina[1124] qui est sur une montagne, à l'est, près de la côte, en haut du havre.



amer *est catherine* [Santa Catalina]

47 - Sache qu'à l'ouest de Lequeitio, il y a une montagne, près de son havre. En amont et près de terre, il y a une île que l'on appelle Isla de San Nicolas[1125]. Pour bien connaître Lequeitio, la meilleure de toutes les connaissances qui soient, c'est lorsque tu verras une petite montagne pointue, au dedans, avant que tu ne voies Cabo de Santa Catalina et de même avant que tu ne voies Isla de San Nicolas. Sache que la montagne, à l'ouest du havre, se nomme Cabo Ogoño[1126]. Elle est raide du côté de la mer, toute blanche et

1114 *mont orgueilleux*, *horgoilleux* (1520) : Monte Urgull, à l'est de San Sebastián ; il est relié au continent par un isthme de sable. Au sommet se trouve Castillo do Santa Cruz de la Mota.

1115 *bataillere* (1520) : Monte Ulía. Entre ce mont et la rive doite de l'Urumea, à l'est de San Sebastián, une dune s'appelle : Barrio Gros.

1116 Banc de l'ouest et banc de l'est.

1117 Monte Igueldo, fermant à l'ouest la baie de San Sebastián.

1118 *isle de catharie* (1520) : Isla San Antón, (362 mètres), est robuste, avec de hautes falaises rocheuses. Sur son côté nord-ouest, il y a deux pics. Sur la rive nord il y a un phare et les ruines d'un bâtiment. *Bay of Biscay Pilot*, 2e éd., 1931.

1119 *sommaye* (1520) : Zumaya.

1120 *hyssaris* (1520) : Punta Izustarri.

1121 *deva* (1520) ; Ensenada de Deba (Pays basque espagnol) ; il peut être identifié par le Monte Anduz et le Monte de Santa Catalina (194 mètres) avec un ermitage sur son sommet. Deva (espagnol) ; Deba (basque).

1122 Punta Aitzuri (133 mètres) ou Peña Blanca : quelques fissures blanches sur la côte. Ils sont d'excellentes amers [à l'entrée d'Ensenada de Deva].

1123 *saincte catherine* (1520) : Monte de Santa Catalina (199 mètres) ; Monte Arnó (620 mètres) à l'ouest et Monte Anduz (612 mètres) à l'est.

1124 Ría de Deba : La ría se faufile entre le Monte Arnó à l'ouest et le Monte Anduz à l'est pour se jeter dans un estuaire entre Punta Arrilabán à l'ouest et Punta Aitzandi à l'est. Celle-ci, dominée par le Monte de Santa Catalina portant une chapelle blanche Santa Catalina de Antzoriz, est débordée par un plateau rocheux sur 300 mètres vers le large, Cabo Santa Catalina.

1125 *sainct nicolas* (1520) : Isla de San Nicolas (49 mètres), au nord-est et près du port de Lequeitio. La montagne pointue est Monte Lumentza.

1126 *hogoingne* (1520) : Cabo Ogoño.




2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image 2014 Eusko Jaurlaritza - Gobierno Vasco ; Image Landsat.

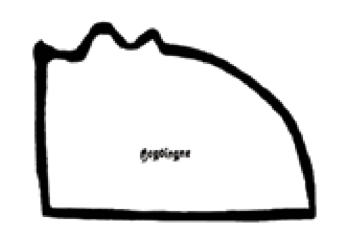



2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image 2014 Eusko Jaurlaritza - Gobierno Vasco ; Image 2014 TerraMetrics ; Image Landsat.

***Lequeitio** est ouverte à la mer par une petite baie, avec en son centre, **Isla de San Nicolás.** Pour l'année 1381, il existait déjà un port qui était situé dans la zone de la rivière du Lea. Au XV^e siècle on a construit l'actuel port dont l'activité principale était la chasse à la baleine. **Cabo de Santa Catalina** est au nord-ouest de Lequeitio.*

# 1520

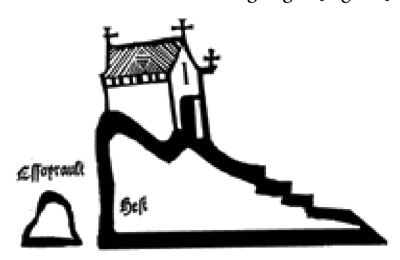
pelée. Elle longe la mer. Bermeo[604] est au nord et proche. Proche d'elle, elle montre une telle figure.



amer *hogoingne* [Ogoño]

48 - Sache que devant Bermeo, il y a une île qui se nomme, Isla de Izaro[1127]. Et elle se montre ainsi.

Sache que quand tu seras au pied de Cabo Machichaco, il t'apparaîtra ainsi. Mais quand tu seras en amont, il se montre plus rond et plus haut sur son nord.



amer *Essayrault - hest* [Izaro]

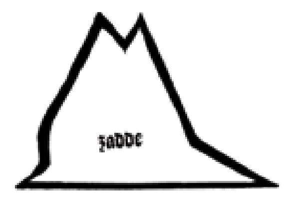
49 - Si tu veux t'arrêter à Cabo Machichaco, arrête-toi à 12 ou à 14 brasses ; et tu auras un bon abri de nord-ouest, d'ouest, de sud-ouest, de sud et de sud-est.



amer *maschessac* [Machichaco]

Sache qu'au pied de Cabo Machichaco, il y a une montagne[1128] raide et haute. Elle est fourchue et cornue comme cette figure. Elle se nomme Monte Solluve.

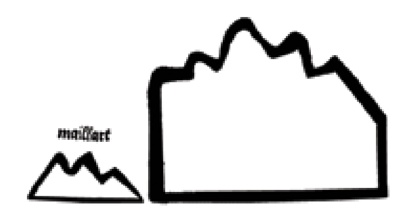
Sache qu'en amont de Cabo Villano[1129] et de l'entrée de Plencia, il y a une montagne[1130] bien grosse et un peu bossue, et une île en amont que l'on appelle Islote Villano.



amer *zadde* [Solluve]

50 - De Cabo Villano à Cabo Machichaco, il y a 4 lieues. De Cabo Villano à la Punta Galea[1131], 2 lieues.

La Punta Galea est une longue pointe, de telle figure.



amer *maillart* [Villano]

Si tu veux t'arrêter à Cabo Villano, dont l'entrée de Plencia est au sud, tu auras un abri d'ouest, de sud-ouest, de sud-est, d'est et de nord-est. Et [le vent] te viendra nord par-dessus la pointe et ouest nord-ouest par-dessus l'autre pointe. Il y a bon fond, c'est sûr et de bonne tenue.
Quand tu voudras te poser, ne t'arrête point jusqu'à ce que tu aies fermé la terre en dedans de la pointe[1132] qui fait l'entrée du côté ouest nord-ouest. Et quand tu l'auras fermée l'une sur l'autre, tu verras un petit chemin qui est en sable, longeant la pointe du côté nord, en dedans de la pointe. Et [lorsque] ce chemin, étant ouvert de cette pointe de rochers et la terre en bas, ferme en dedans l'autre pointe et mouille ton ancre, prête à parer, car il [en] est temps, parce qu'il faut être proche de terre. Tu verras une île blanche au dedans et sur laquelle il y a une croix ; elle te demeurera au sud-est. Sur son bord terre, tu verras une pointe de bois. Ferme cette pointe en dedans la grosse pointe qui est à droite de l'île et tu seras en bon lieu et près de terre. Il y a 8 brasses et vase par basse mer. Il te faudra amarrer nord et sud et un tiers d'ancre au nord-ouest.



amer *la poincte de la galee* [Galea]

Si tu veux t'arrêter au dedans de la Punta Galea, en baie de Portugalete[1044], ne t'arrête point jusqu'à ce que tu aies fermé l'église de

1127 *essayrault* (1520) : Isla de Izaro, (44 mètres) à trois quarts de mille au nord de Punta Ansora. Sur l'esplanade supérieure se trouve un couvent franciscain qui a été rasé par Sir Francis Drake au XVIe siècle.

1128 *zadde* (1520) : Monte Solluve (683 mètres). Il est le pic le plus élevé auprès de Cabo Machichaco et le domine.

1129 Islotte Villano et Cabo Villano ; à 4,5 milles vers l'est de Cabo Villano, un haut promontoire vertigineux. La mer est grosse sur cette côte avec des vents forts d'ouest, du nord à nord-est. À l'exception de Bilbao et Castro Urdiales, il n'y a pas de port-refuge ; les vents du sud atteignent une grande force.

1130 Monte Ermua (Monte Gorliz) (282 mètres).

1131 *gallee* (1520) : Punta Galea ; Pointe de la Galée (en français).

1132 Punta Astondo.




2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image 2014 Eusko Jaurlaritza - Gobierno Vasco ; Image Landsat.



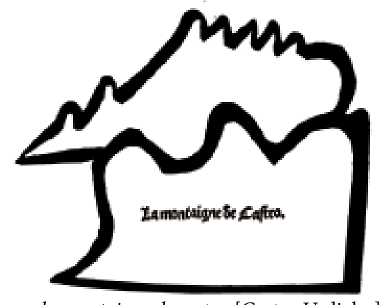

2013 © Google ; Image Landsat ; Image 2014 DigitalGlobe ; Image 2014 TerraMetrics.

***Punta Galea** est la pointe est du port de **Bilbao**. Elle est située à l'extrême est de la Cantabrie, juste à la frontière de la province basque de Biscaye. **Bilbao** (*Flaviobriga*) est fondée par les Romains qui exploitent les gisements de fer des environs. La ville reprend de l'importance au Moyen Âge : pêche, commerce avec les Flandres et participation à la Reconquista.*

***Castro Urdiales** devient en 1296 le siège de la Confrérie des Marismas, fédération des ports principaux des côtes cantabrique et basque. Le port de Castro est bien protégé des vents de nord-ouest. Posés sur un promontoire face à l'océan, l'église Santa Mariá de la Asunción et un château (XIII^e^ siècle) dominent les ports de la ville. Ermitage de Santa Ana. Le Pico de Cerredo (643 mètres) est à 3 milles à l'ouest du port.*

# 1520

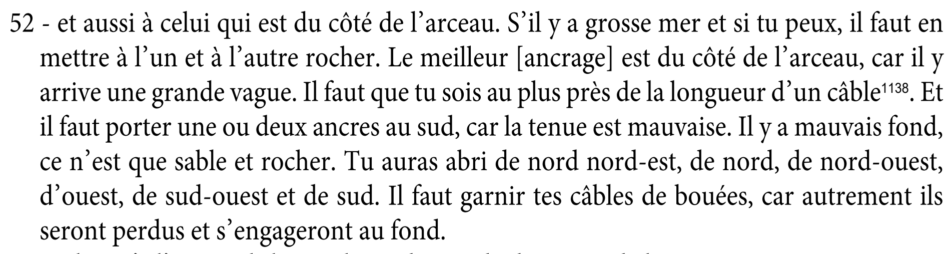
51 - San Antón[1133] de Castro[1134] sur l'autre terre. Et arrête-toi du côté nord-est au large d'une petite pointe, par 12 brasses.



amer *la montaigne de cas*tro [Castro Urdiales]

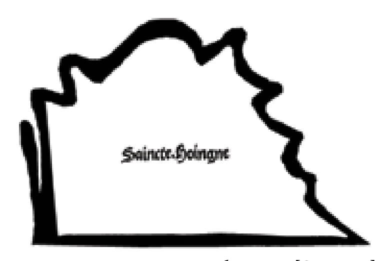
Tu dois savoir qu'auprès de Castro Urdiales paraît une grosse montagne[1135]. En se rapprochant, elle semble être double et qu'il y en ait 2. Elle se montre ainsi comme cette figure ci-après.

Les amers pour t'arrêter à Castro Urdiales[1136] sont ainsi : quand tu voudras te poser, il faut que tu aies un arc de pierre, entre l'église[1137] et une autre chapelle. Quand tu les verras, mets ton ancre, car tu seras assez à l'abri. L'église te sera au nord. Il faut que tu places un câble au rocher qui est du côté de l'église,



52 - et aussi à celui qui est du côté de l'arceau. S'il y a grosse mer et si tu peux, il faut en mettre à l'un et à l'autre rocher. Le meilleur [ancrage] est du côté de l'arceau, car il y arrive une grande vague. Il faut que tu sois au plus près de la longueur d'un câble[1138]. Et il faut porter une ou deux ancres au sud, car la tenue est mauvaise. Il y a mauvais fond, ce n'est que sable et rocher. Tu auras abri de nord nord-est, de nord, de nord-ouest, d'ouest, de sud-ouest et de sud. Il faut garnir tes câbles de bouées, car autrement ils seront perdus et s'engageront au fond.

Sache qu'à l'entrée de la conche[1139] de Laredo du côté sud, il y a une grosse montagne[1140], raide du côté est. Quand l'on est en amont, elle se montre de telle figure. Elle semble être blanche. Elle s'appelle Santoña.



amer *saincte hoingne* [Santoña]

Si tu veux t'arrêter à Laredo, mets Cabo Quejo[1141] sur Santoña. Dans cet alignement, tu auras un beau fond de sable. Et même si tu es en amont de la conche de Laredo, à ces marques, tu trouveras bon fond de

53 - sable et boute l'ancre. Si tu peux avoir meilleur abri où il y a 15 ou 16 brasses, arrête-toi plus au large, tu trouveras rocher autour duquel il y a de la raie à pêcher.

Mais si tu veux t'arrêter à Santoña en bon lieu, arrête-toi à la hauteur du Moine, rocher[1142] qui semble être un moine. Il est quasi au milieu de la montagne de Santoña. Ainsi si tu veux te poser à Santoña, arrête-toi par le travers du Moine, en-deçà de Santoña, à la hauteur d'une pierre au dessus plat. Tu trouveras beau fond argileux[1143] et forte tenue. Mais aies un bon câble et n'aies pas peur.

Tu auras abri de sud-ouest, d'ouest, de nord-ouest, de nord nord-ouest et jusqu'au nord. Et si le nord te fait tort, tu peux bien aller en la conche de Laredo. Tu pourras t'arrêter jusqu' 3 brasses de basse mer. Il y a beau fond, bonne tenue vase et sable vaseux. Tu auras abri de nord-est, d'est, de sud-est, de sud et de

---

1133 La ville de Bilbao s'est développée grâce la création du port. Les bateaux arrivaient jusqu'à l'église de San Antón (1433), juste à l'entrée des murailles qui protégeaient et délimitaient le site. Des marchandises du plateau castillan et de la Vallée de l'Èbre en sortaient.

1134 *castro* (1520) : Castro Urdiales. Soit San Antón de Bilbao, soit San Antón à Castro Urdiales (Castillo de San Antón au nord de Castro.) L'église de San Antón située dans la ville de Bilbao, populairement connue comme *San Antonio Abad*, est de style gothique et date de la fin du xv^e siècle. Son histoire et son emplacement, sur les rives de la rivière de Bilbao, en plein quartier historique, en ont fait la plus populaire de la ville.

1135 Monts Cadina (481 mètres), puis Pico de Cerredo (643 mètres), encadrant l'embouchure du fleuve Aguëra ou Riád'Oriñón.

1136 La montagne de Castro : Nuestra Señora de las Nieves ou El Castro (771 mètres) Puerta de Castro Urdiales. Le fond est principalement rocheux et d'une mince couche de sable et de boue.

1137 Santa Mariá de l'Asunción et chapelle de l'ermitage Santa Ana.

1138 *cable* (1520) : aussière d'une longueur de 220 m. « *Castro Urdiales était d'un accès difficile et d'une sécurité aléatoire. Pour mouiller dans la baie, il fallait d'abord s'approcher d'assez près d'un arc de pierre reliant l'église et l'ermitage de sorte à ouvrir le plus possible l'angle que le navire formait avec les deux édifices. Une première amarre devait être portée jusqu'au rocher situé sous l'église. Par mer formée, il convenait d'en frapper une seconde dans la zone de l'arc. Mais, pour être sûr de ne pas les perdre sur des fonds de sable de mauvaise tenue et parsemés de roches, il recommande instamment l'emploi de bouées. Destinées à maintenir les câbles entre deux eaux, elles évitaient qu'ils raguent sur le fond, au risque de se couper, ou bien qu'elles s'engagent entre les roches en entraînant la perte des ancres.* [Bochaca M., Arizaga Bolumburu B., *Savoir nautique et navigation dans le Golfe de Gascogne à la fin du Moyen Âge après le Grant routtier, pylottage et encrage de la mer de Pierre Garcie dit Ferrande*, Cuadernos del CEMYR, n° 15, 2007]

1139 La conche comme la baie sont un abri moins sûr qu'un havre pour Pierre Garcie. Le havre est plus fermé.

1140 *saincte hoingne, hoigne* : Santoña ou Monte de Peña Santa (2607 mètres), Ribadesella, Espagne, les falaises blanches et rouges, la terre blanche et rocheuse près de son sommet. Santoña se trouve sur le côté sud-ouest.

1141 *cavos de queschos* (1520) : Cabo Quejo est une région rocheuse et abrupte. Canal de Ano ou Argonos.

1142 Punta del Caballo, à l'est de Monte Ganzo.

1143 *ardille* (1520) : argileux.




2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image Landsat ; Image 2014 DigitalGlobe.

Cabo Ajo
Cabo Quejo
Punta de
Quejo Menor
Punta de la Mesa
Monte
Galizano
Punta del Aguila
Santoña
Monte
Ganzo
Punta
del Caballo
Punta Sonabia
Laredo
Monte Candina
N
© CRHIP

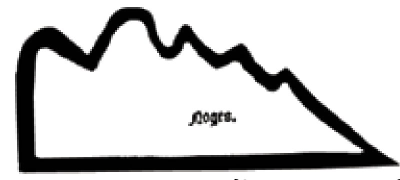
***Santoña** est une ville portuaire espagnole, région historique de Cantabrie, localisée au nord du pays. Elle est délimitée par les communes de Noja à l'ouest et Laredo à l'est. Elle constitue l'embouchure de l'estuaire de l'Ason, située au pied du mont Buciero et bordée par une zone humide faisant partie du Parc Naturel de las Marismas de Santoña, Victoria et Jovel.*

*La ville est composée de trois forts, héritage de l'importance de Santoña comme place stratégique pour la défense militaire de la côte : le fort de San Martín, le fort de San Carlos et le fort del Mazo.*

# 1520

sud-ouest mais aies bon câble et bonne ancre. Amarre nord et sud. Garde-toi de la pointe du côté nord-est car elle va bien jusqu'au milieu de la conche et c'est rocher. Si tu vas en terre, en dedans, il y 2 brasses bien mauvaises qui demeurent à sec par grande marée. Et ne va pas plus loin sur ton ancre, si tu t'arrêtes à 3 brasses du côté nord de chaque côté d'un câble. Pour cela, quand tu iras t'arrêter, garde-toi bien de cette profondeur, qui est du côté nord-est. Arrête-toi le plus du côté sud à la hauteur d'une petite tour carrée, [torres del Condestable] sur une pointe de rocher, proche de la mer. Et au sud, tout près, il y a une grande tour haute, blanche et carrée, laquelle est hors de la ville du côté sud. Il faut qu'elle soit ouverte du côté sud de celle qui est sur le roc ; pour te garder de la basse qui est en la conche, il faut passer au sud, en mer et aussi de la pointe qui te demeurera du côté nord. Il y aura un arrêt par basse mer, à 2,5 brasses, beau fond de sable et bonne tenue. Et tu seras en coutumes[1144].

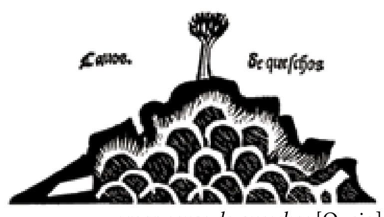
54 - Car pour ne pas te mettre en coutumes, il faut que tu aies une pointe de rocher, que tu verras à la pointe du côté est, ouverte de la grosse pointe de l'est qui ressemble à une falaise. Elle te demeurera au nord-est. Tu pourras t'arrêter à 3, 4 ou 5 brasses.
Quand tu seras au nord quart de nord-est de Santoña, tu verras un groin[1145] de pierre qui est en-deçà de Santoña que l'on appelle le Moine. Il est abrupt côté est et terre blanche. Mais si tu es au pied et que tu sois près de terre, tu ne le verras point mais tu verras une telle terre comme cette figure ci-contre.
Au pied, il y a du sable avec plusieurs rochers. Cela ressemble à une terre toute découpée sur la côte. La terre est basse entre Santoña et l'autre montagne plus au nord.



amer *noges* [Santoña-Le Moine]

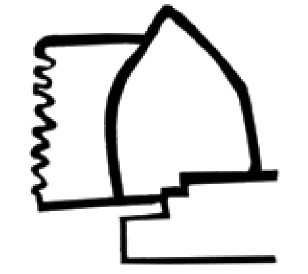
Entre ces deux grandes montagnes et au pied de Santoña, il y a Ensenada de Noja[1146].

55 - La prochaine montagne est en aval de Santoña. En aval de celle-ci, il y a un grand arbre que l'on appelle Cabo Quejo[1147].

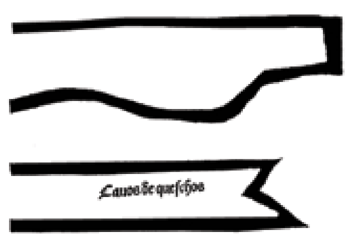


amer *cavos de queschos* [Quejo]

Pour te garder des deux pierres qui sont en-deçà de Santoña, ne ferme point les deux tours[1148] l'une sur l'autre, car si tu les mets coin par coin, tu iras droit sur les pierres.
Sache que si tu atterris au nord de Santoña comme à la hauteur de Cabo Quejo, tu verras trois montagnes[1149], ainsi figurées comme ci-après, dont la plus grande[1150] et la plus abrupte est celle qui est ainsi détaillée. Elle est la plus en amont des trois et la plus grosse qui soit entre Santoña et Santander. Elle est proche de Santoña. Elles sont toutes trois sur la mer.
Et tu seras près de terre quand tu les verras à moins de 2 lieues, en cette figure.


amer *entre saincte hoingne et sainct ander*

56 - De Laredo à Santander, il y a 6 lieues.
Sache qu'auprès de Santander, en amont, il y a deux pointes[1151] près de la mer. Et elles s'appellent Cabo Quejo. Elles sont comme cette figure.



amer *cavos de queschos* [Quejo]

57 - En aval des ces deux pointes, tu verras l'île[1152], devant l'entrée de Santander, passe d'un bord ou de l'autre. Mais le bon [passage] est au sud, [c'est] encore plus profond. Si le vent t'accroche et par grandes vagues, il est bien meilleur. Pour passer du côté ouest de l'île, il faut aller sur le sud sud-est ou à tout le moins sur le sud quart de sud-est pour entrer par ce chenal. Et ne longe pas trop l'île du côté ouest, car il y a une basse[1153] bien éloignée de l'île, jusqu'à ce que tu sois par le travers et au-delà de la prochaine

1144 *coustumes* (1520) : coutumes, taxes. Cette tour du connétable de Castille est située à côté de l'enceinte médiévale du XIII[e] siècle. Il relevait les dîmes de la mer de Castille. La Puerta de la Escala en partait et donnait accès au quai ou au port. *Altamira - tomo XLIII* - Santander 1981.

1145 *groing* (1520) : au pied de Monte Ganzo, juste avant Santoña. Deux sommets : Monte Ganzo et Atalaya (avec une tour).

1146 *noges* (1520) : Ensenada de Noja ; à l'ouest de Monte del Brusco. Monte Ganzo est presque isolé du continent, étant relié à Monte del Brusco par la plaine sablonneuse ou isthme de Berria.

1147 Cabo Quejo est une région rocheuse et abrupte.

1148 Punta del Pescador au nord et Punta del Cadallo à l'est.

1149 Punta de la Mesa ; Punta de Quejo Menor et Cabo Quejo.

1150 Monte de Santoña.

1151 Cabo Quejo et Cabo Ajo.

1152 Isla de Mouro et sa basse, Balo de El Calo. Et non Isla de Santa Marina qui est plus à l'est de l'entrée de Santander.

1153 Balo de El Calo.




2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image Landsat ; Image 2014 DigitalGlobe.

Santander, Joris Hoefnagel (1542 -1601) © Domaine Public.




***Santander** est une ville portuaire espagnole, capitale de la région historique de Cantabrie, au nord du pays.* Villa abbatiale *au XII^e^ siècle, Alphonse VIII lui accorde, entre autres privilèges, le droit de commercer des produits de base et l'exonère de certaines taxes douanières. Par la suite et jusqu'au XVI^e^ siècle, elle connaît une croissance commerciale importante. Elle fait partie de la* Fraternité des Quatre villas de la Côte de la Mer (Hermandad de las Cuatro villas de la Costa de la Mar) *aux côtés de San Vicente, Laredo et Castro Urdiales. Ses chantiers navals sortent les vaisseaux alimentant la flotte du Royaume de Castille. Un exploit important de la marine de Santander, qui se retrouve également sur son écu, est la prise de Séville. L'amiral Ramón Bonifaz joue un rôle important dans cet événement en rompant avec la proue de son bateau les chaînes du pont de Saucas qui unissait les deux rives du Guadalquivir, libérant ainsi la ville.*
*Au XIII^e^ siècle, Santander s'articule déjà autour de deux noyaux : la Puebla Vieja, où se situent le château et l'abbaye collégiale (zone actuelle de la cathédrale et de la calle Alta) et la Puebla Nueva (zone des rues Santa Clara et San Francisco), les deux étant unies par un pont. L'activité maritime et commerciale de la villa est si intense que sa population approche les 2000 habitants. Elle atteint son développement économique et démographique maximal au milieu du XV^e^ siècle, quand sa population atteint les 6000 habitants. Cependant, dans les dernières années de ce siècle, Santander vit une grave crise provoquée par la peste, qui arrive dans la ville à bord d'un navire de guerre qui venait de Flandre. Il faudra plus de 200 ans, avant que la population ne dépasse de nouveau les 5000 habitants, car Santander subit un enchaînement ininterrompu d'épidémies.*

# 1520

pointe, la Magdalena[1154]. Puis tu iras sur le sud-ouest. Si tu veux passer côté sud-est de l'île, il faut aller sur le sud-ouest pour y entrer. Tu pourras bien longer l'île côté sud-est, car côté terre elle est [à peine] submergée.

Pour connaître Santander, tu verras le phare[1155], à l'ouest et proche de la mer. Il est sur la pointe basse, au sud de l'île et de l'anse de sable que l'on appelle Ensenada del Sardinero[1156]. Le mieux pour connaître Santander,

58 - c'est de voir une montagne pointue[1157] à l'entrée et couverte d'arbres.

Si tu vas en une anse de sable, proche de l'anse Santander, qui a [pour] nom Ensenada del Sardinero, arrête-toi à 8 brasses. Tu auras un abri de nord-ouest, d'ouest, de sud-ouest et de sud. Il te viendra le vent du nord nord-ouest par-dessus la pointe et il y a beau fond de sable. Il y a deux pointes[1158] au dehors de cette anse de sable. Elles sont à fermer l'une sur l'autre pour être assez [protégé] dans l'anse. C'est la pointe du phare et Cabo Menor[1159], pointe proche de l'anse de Ensenada del Sardinero, [mets-les] l'une sur l'autre et tu seras en bonne rade.

Sache que si la mer est si grosse qu'elle baratte[1160] par le travers du chenal entre l'île et terre et que tu ne puisses entrer dans [Santander], mets ton ancre en l'anse de Sardinero ; tu ne craindras rien mais aies bon câble et bonne ancre, car il y a forte tenue.

Item, sache qu'il n'y a point de château, de Cabo Machichaco jusqu'à Santander, si ce n'est Castro Urdiales. Tu reconnaîtras Santander au phare[1155] et à l'île[1152] qui est devant Santander. C'est une île bien haute, ronde et point trop saine du côté ouest sud-ouest ; ne la longe pas trop de ce côté, car il y a une basse[1153] qui apparaît par basse mer. Mais le côté sud-est est bon et sûr.

Si tu veux aller et entrer à Santander, sache que tous les vents qui te porteront sur le sud-ouest te mettront sûrement en dedans. Car il faut aller au sud-ouest pour qui veut passer en terre de l'île, côté sud-est. Et pour qui veut passer du côté ouest de l'île, le plus grand chenal, le plus sûr, et la meilleure des vagues, il faut aller au sud sud-est, à tout le moins au sud quart de sud-est jusqu'à ce que tu sois en avant de la première pointe[1154], sûre, qui est au dedans de l'île côté sud-ouest. Et là tu peux bien longer. Il y a une chapelle au dedans que l'on appelle la Magdalena. De cette pointe, il faut aller au sud-ouest jusqu'à ce que tu sois à la hauteur d'une

59 - chapelle, sur une pointe de rocher, au plus près de la mer, loin à l'avant de Pierre-Percée en sud-ouest.

Arrête-toi à l'est de la chapelle que l'on appelle San Martín[1161]. Amarre-toi au nord et au sud car c'est assez profond, il y a bon fond et bonne tenue. C'est la chapelle la plus proche de la ville. Elle est près de la mer. Ne t'arrête point loin d'elle, car tu serais en coutumes si tu n'as pas de congé[1162] pour aller à la ville. Mets ta meilleure ancre au sud. Ne te mets pas à sec sans congé. Ne va pas avec le navire à la ville sans congé, car il serait confisqué. Si tu veux aller à la ville, garde-toi d'une pierre qui est au dedans bien près de la ville où il y a volontiers dessus une croix de fer ; et par basse mer, cela assèche plus d'une brasse. Pour t'en garder et savoir quand tu seras proche d'elle, tu verras une montagne pointue au-dessus [Peña Castillo] qui est au pied de la ville, plus loin. Ouvre la [croix] [par rapport à] la ville et aussi à l'autre terre qui est entre la ville et elle [la croix] ; tu ne craindras rien de la basse où est la croix de fer.

Et pour savoir [quand tu seras] à sa hauteur, tu auras une chapelle, San Sebastián[1163], en haut, sur terre, côté nord de la ville. En l'ouvrant aux faubourgs et pêcherie de Santander, côté est, alors tu seras à sa hauteur [de la croix]. Mais quand tu auras la chapelle sur le cœur de la ville qui est à l'avant de la pêcherie, alors tu l'auras passée.

Si tu veux t'arrêter devant la ville à la meilleure marque qui soit et te garder de la basse où est la croix, mets

1154 *magdalenne* (1520) : Península de la Magdalena, Punta del Puerto.

1155 *focqueroys* (1520) : phare, en forme de colombier. Santander avait un château au Moyen Âge, Il est détruit actuellement. Il est possible aussi que ce soit le château actuel, le Palais Royal, sur l'ancien fort de San Salvador de Hano (attestée en 1574), au somment de la Péninsule de Magdalena, Des fouilles archéologiques témoignent d'une occupation militaire dès l'époque romaine.

1156 *sardyneres* (1520) : Ensenada del Sardinero.

1157 Peña Cabarga (569 mètres).

1158 Punta del Caballo et Cabo Menor.

1159 *late* (1520) Pierre Garcie parle de Cabo de Lata, alors qu'il s'agit de Cabo Menor. Cabo de Lata est plus haut au nord-ouest, après Cabo Mayor.

1160 *barrast* (1520) : secouer, baratter comme pour fabriquer du beurre, balloter.

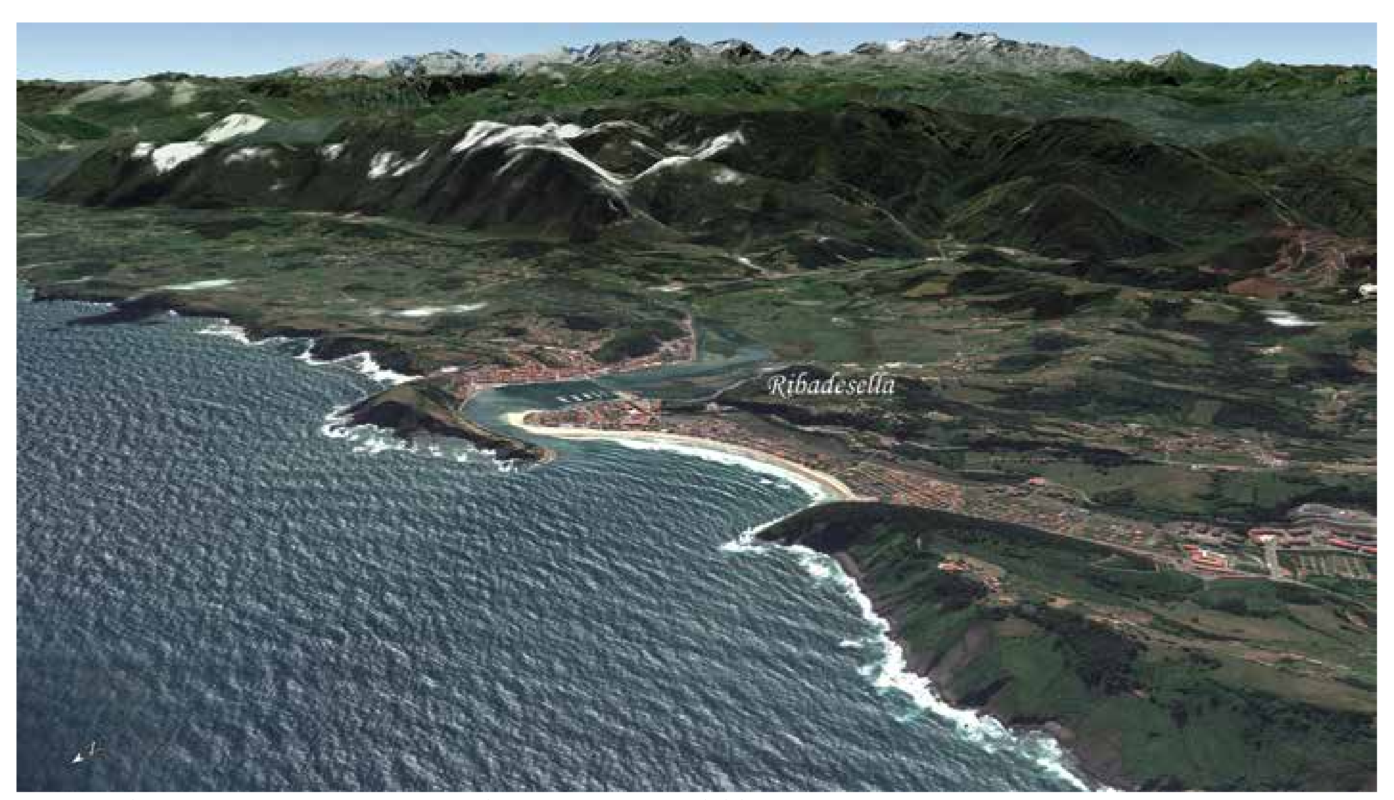
1161 *sainct martin* (1520) : Punta de San Martín, rive droite du chenal. La [Pierre] Percée fut abattue en 2005 par une tempête.

1162 *conge* (1520) : taxe portuaire, un bref.

1163 *sainct sebastien* (1520) : San Sebastián.




2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image Landsat ; Image 2014 TerraMetrics ; Image 2014 DigitalGlobe.




2013 © Google ; 2014 © CNES/Spot Image ; Image Landsat ; Image 2014 © DigitalGlobe.

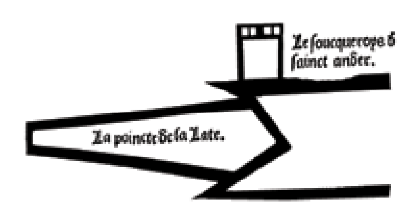
***San Vicente de la Barquera*** *est située en Cantabrie. Ancien repaire de pêcheurs, San Vicente de la Barquera offre un tableau des plus pittoresques de la corniche cantabrique, avec son vieux village et, en arrière-plan, le décor exceptionnel des sommets enneigés des Picos de Europa. Au sommet de la colline, l'église Nuestra Señora de los Ángeles est construite entre le XIII^e^ et XVI^e^ siècles.*

***Ribadesella*** *est située sur la rive droite entre Monte Corbero et le pont sur Río Sella ; en arrière plan une haute montagne, Monte de Peña Santa. (2607 mètres).*

# 1520

le clocher de l'église [des Corps-Saints] sur la tour carrée d'un vieux château. Alors tu auras passé la basse et toutes les autres, et ne crains rien car elles te demeureront toutes du côté nord.

Si tu t'arrêtes devant la ville, mets les deux tours de la chaîne l'une sur l'autre [Tours de l'enceinte urbaine, port du Rio Becedo]. Et arrête-toi assez au large à 10 ou 12 brasses ; amarre nord et sud. Car les vents de sud et sud-ouest y

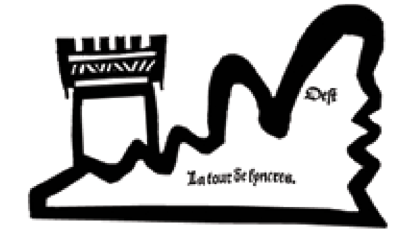


amer *le foucqueroys de sainct ander*

60 - battent fort. Et pour cela amarre bien du côté sud ; mets la meilleure ancre et câble au sud car c'est un mauvais lieu.

Sache que du côté nord-est de l'île[1152] de Santander, il y a une basse[1164] qui demeure bien 1 brasse à sec par haute mer.

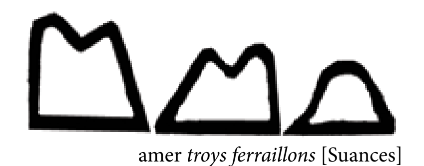
La pointe [de l'île], proche de celle du phare, est submersible bien au large. Garde-toi d'elle en allant le bas [ouest] ou le haut [est].



amer *La tour de lyncres - Oest* [Liencres]

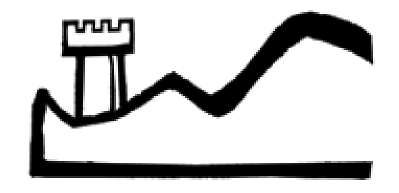
Quand tu seras près de la montagne, où est la tour de Liencres[1165], tu la verras fourchue au-dessus comme cette figure.

61 - En amont de cette montagne et proche, tu verras une montagne pointue. Elle est au-delà de Santander. En aval de Liencres et en amont de San Martín de la Arena, tu verras une autre montagne pointue[1166] au-dessus. Elle est en terre sur la côte. Au pied de l'extrême aval de la montagne de Liencres, tu verras du sable bien haut sur terre, c'est un bon repère des dunes de Sarrefons[1167]. En aval de cette montagne et des dunes, tu verras deux ou trois îlots dont le plus haut est ainsi. Longe Liencres et à l'ouest tu verras deux mottes de sable.

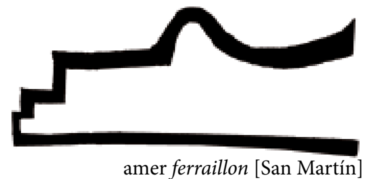

amer *troys ferraillons* [Suances]


amer *entree de sainct martin* [San Martín]

En aval des trois pics[1168] tu verras une pointe proche, côté est de l'entrée de Suances. La pointe[1169] est de telle manière.


amer « *au bas de sainct martin* »

62 - Sur la pointe qui fait l'entrée [de la Ría] de San Martín vers l'ouest, il y a une tour[1170] tout près de la mer. Cette pointe avec la tour est de telle figure.


amer *ferraillon* [San Martín]

En aval et proche de Suances, tu verras une pointe près [de la Ría] de San Martín, semblable à cette figure. En aval de cette pointe, tu verras une petite anse[1171] de sable ; à l'ouest et sur la pointe proche, tu verras une chapelle [ermitage Santa Justa]. En terre, tu verras une tour [de San Telmo] vers l'ouest sur la pointe. Puis tu verras une anse [de la Rabia] de sable plus grande et plus en aval. La prochaine pointe[1172] près d'elle sera l'entrée de San Vicente de la Barquera, au nord-est, toute pelée et submergée.

1164 La Corbera au nord-est d'Isla de Mouro.

1165 *lyncres* (1520) : Liencres. Punta de Somocueva, près de Liencres, est une pointe basse, robuste et orientée à l'ouest. Les Liencres ou Picota : deux collines élevées ressemblant à une selle. Le village de Liencres a une église avec un clocher haut, située au pied nord de la colline.

1166 Monte Picota.

1167 *sarrefons* : Dunes de Liencres, Playa de Valdearenas. Dunes encadrant l'embouchure du Riáde Mogro.

1168 Isla de Los Conejos, Isla Pasiega et Isla Solita : islas de Suances, (Ría de San Martín de la Arena).

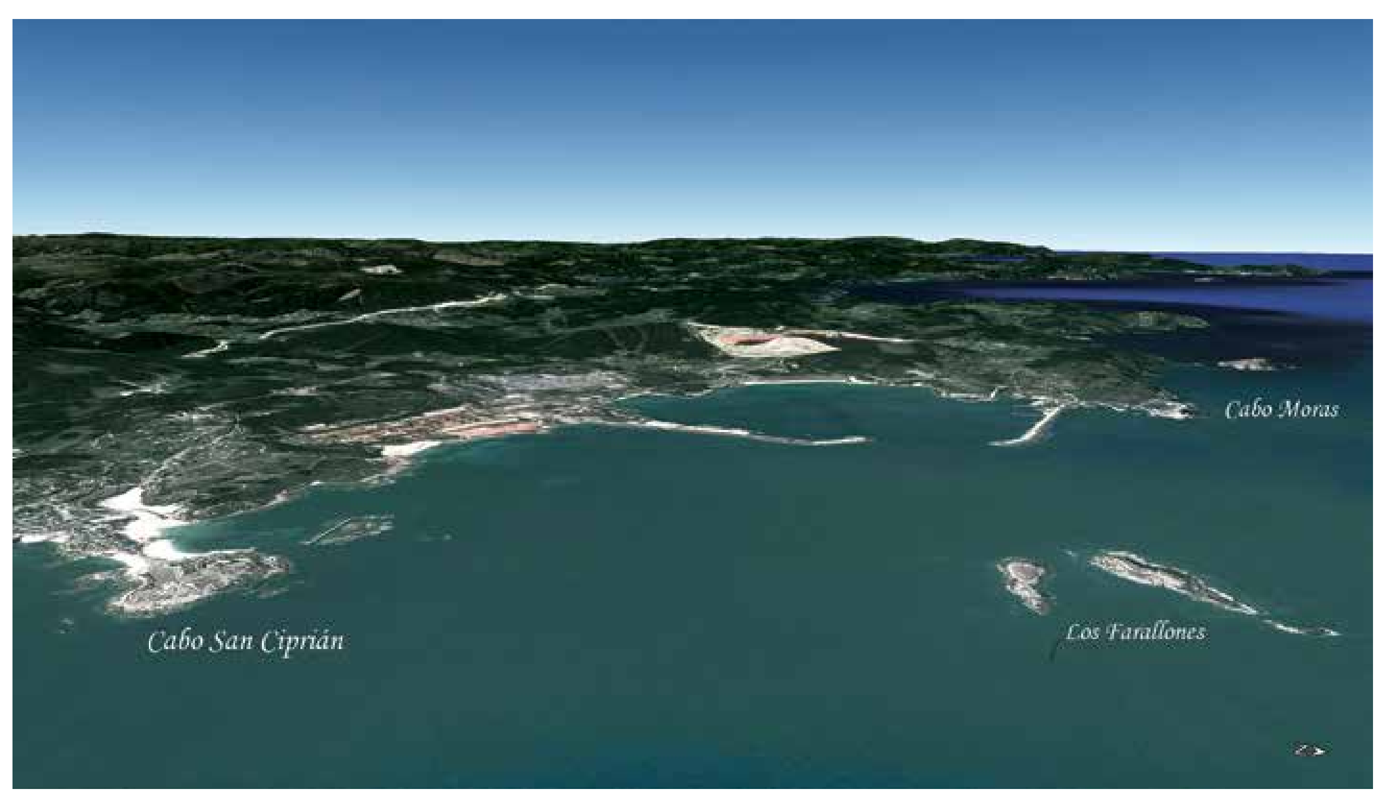
1169 *ferraillons* (1520) : falaises, trois Islas de Suances, Punta del Cuerno.

1170 Punta de Afuera, pointe est de l'entrée de la Ría de San Martín de la Arena (Suances). Punta de La Hilera, pointe ouest.

1171 Punta Ballota est un point saillant remarquable. L'anse suivante est Ensenada de Luana. L'anse plus grande est Ensenada de La Rabia.

1172 Cabo Oriambre ou Oyambre qui ferme à l'est l'anse de La Rabia.

Cabo Ortegal
Cabo de Bares
Cedeira
San Ciprián
Vivero
Cabo Prior
Ribadeo
Luarca
Punta Coitelada
Islas Sisargas
La Coruña
Corme
© CRHIP




2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image Landsat ; Image 2014 TerraMetrics ; Image 2014 DigitalGlobe.

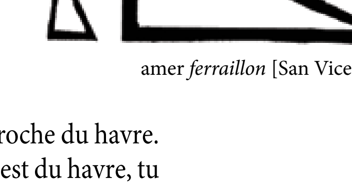
---

***San Ciprián*** *(nom d'origine galicienne :* ***San Cibrao****) est une ville minière et un port de pêche, faisant partie de Cervo, de la province de Lugo, au nord-ouest de l'Espagne.*

***Cabo San Ciprián*** *est un massif granitique haut de 29 mètres. Au nord, les Islas Los Farallones : La Baixa, la Sombriza (la plus grande) et El Pie (118 mètres).*

# 1520





amer *ferraillon* [San Vicente]

63 - Devant l'entrée de San Vicente de la Barquera, il y a une petite île[1173], assez grandette et assez haute. Le bout d'amont est le plus gros et le plus haut, il est rond et va en appointant vers le bas. À l'extrémité, en amont, il y a une falaise. Le passage se fait d'un bord ou de l'autre. Le meilleur, par gros temps et fortes vagues, se fait par l'ouest de cette île, à condition que la passe soit bonne, côté terre, par un vent longeant qui arrime. Elle correspond à cette figure.
Si tu atterris près de San Vicente de la Barquera, tu verras ses échancrures[1174], à l'ouest et proche du havre. C'est une terre bien tranchée comme des morceaux de sel sur 3 ou 4 lieues. Et si tu es à l'ouest du havre, tu verras deux pics comme deux petites îles[1173], à l'entrée à l'ouest. Il y a une passe entre elles et la terre, d'un bord ou de l'autre comme cela est déjà dit. Si tu veux entrer par l'est, longe les falaises qui sont comme une île, reste au nord sur tribord en entrant, mais au large, au bout [de la passe], il y a une basse[1175]. Pour cela, baille un bon rhumb jusqu'à ce que tu sois au-delà si tu passes à l'est. Si tu passes à l'ouest de cette île que l'on appelle Isla Peña[1176],

64 - longe vers l'ouest, car c'est le mieux. Il y a du ressac par vent d'ouest sur la grosse pointe, où tu verras une chapelle[1177], à l'ouest du havre de San Vicente de la Barquera.
Si tu touches terre à la hauteur de Luarca, qui est au sud de Punta Mujeres[1178], il y a 8 lieues [jusqu'à] Avilés[1179]. Tu verras, en amont, une chapelle blanche[1180], tout près de la mer. Et tu verras une pointe. Tu ne verras point d'autre chapelle que celle qui est entre Luarca et Ribadeo.
De Luarca à Ribadeo, il y a 8 lieues.
Si tu touches terre à la hauteur de Ribadeo, tu verras Monte Mondigo[1181], c'est une haute montagne. Si tu es par le travers, tu la verras haute, en arrière, avec un promontoire[1182] comme sur cette figure.

amer *Mondegue* [Mondigo]

Quand tu approcheras de terre, tu verras une petite montagne en amont de Monte Mondigo, pointue et fourchue au sommet. Quand elle sera en amont de Monte Mondigo, tu seras par le travers de l'entrée de Ribadeo ou tout près par l'ouest ; alors tu verras la ville.
Sache qu'à l'ouest de Ribadeo, tu verras une grande tour, près de la mer, qui ressemble à un château. Puis, plus à l'ouest, une autre tour carrée, moins grande, mais de peu.



amer *lisle sainct cyprian* [San Ciprián]

65 - Entre cette tour [château Fiel]et l'île de San Ciprián, près de là, tu verras un grand bois que l'on appelle l'havre[1183] de la Basme. En ce bois, il y a du sable le long de la côte.
De Ribadeo à San Ciprián, il y a 7 lieues.
Quand tu verras l'île de San Ciprián, à l'extrémité ouest de l'havre de la Basme et que tu seras proche à sa hauteur, elle se montrera ainsi que cette figure.
En terre, c'est du sable.
De San Ciprián à Vivero[1184], il y a 3 lieues, une pointe entre les deux.
Si tu es par le travers de l'havre de la Basme, en amont de l'île de San Ciprián, tu verras une pointe de terre semblable, à l'ouest de l'île de San Ciprián.

1173 Isla Peña Menor et Isla Peña Mayor. À l'approche de San Vicente de la Barquera, Ría de San Vicente de la Barquera. Voici le principal amer : les ruines de l'ermitage de Santa Catalina (67 mètres), sur le côté ouest de l'entrée.

1174 *tranchee* (1520) : coupée ; les coupures de Las Tinas : La côte est basse et escarpée sur 3 milles puis s'élève à plus de 190 mètres pour former les plateaux entaillés par les trois Rías : Riá de Tina Menor, Riá de Tina Mayor et Riá de Tina del Oste.

1175 Bajo La Plancha et Bajo Andresin.

1176 *isle du ferraillon* (1520) : Isla Peña Major et Islote Peña Menor.

1177 Ancien ermitage, Ermita de Santa Catalina (69 mètres), en ruine, sur la Punta de la Silla ; église Nuestra Señora de los Ángeles.

1178 *preux* (1520) : Punta Mujeres. Le texte de Pierre Garcie fait faire au lecteur un bond de 100 milles. La zone de San Vicente de la Barquera et Luarca n'est pas décrite, à savoir Llanes, Ribadesella, Villaviciosa, Gijón. Voir les distances données, page 173 et 241.

1179 *abilles* (1520) : Avilés.

1180 Ermita de Nuestra Señora la Blanca, à l'est du Cap de la Blanca, entrée du port de Luarca.

1181 *montegue, mondegue* (1520) : Monte Mondigo (566 mètres), à 8 kilomètres au sud-ouest de Ribadeo, à 5 kilomètres de la mer. Voir page 269.

1182 *groingnault* (1520) : promontoire.

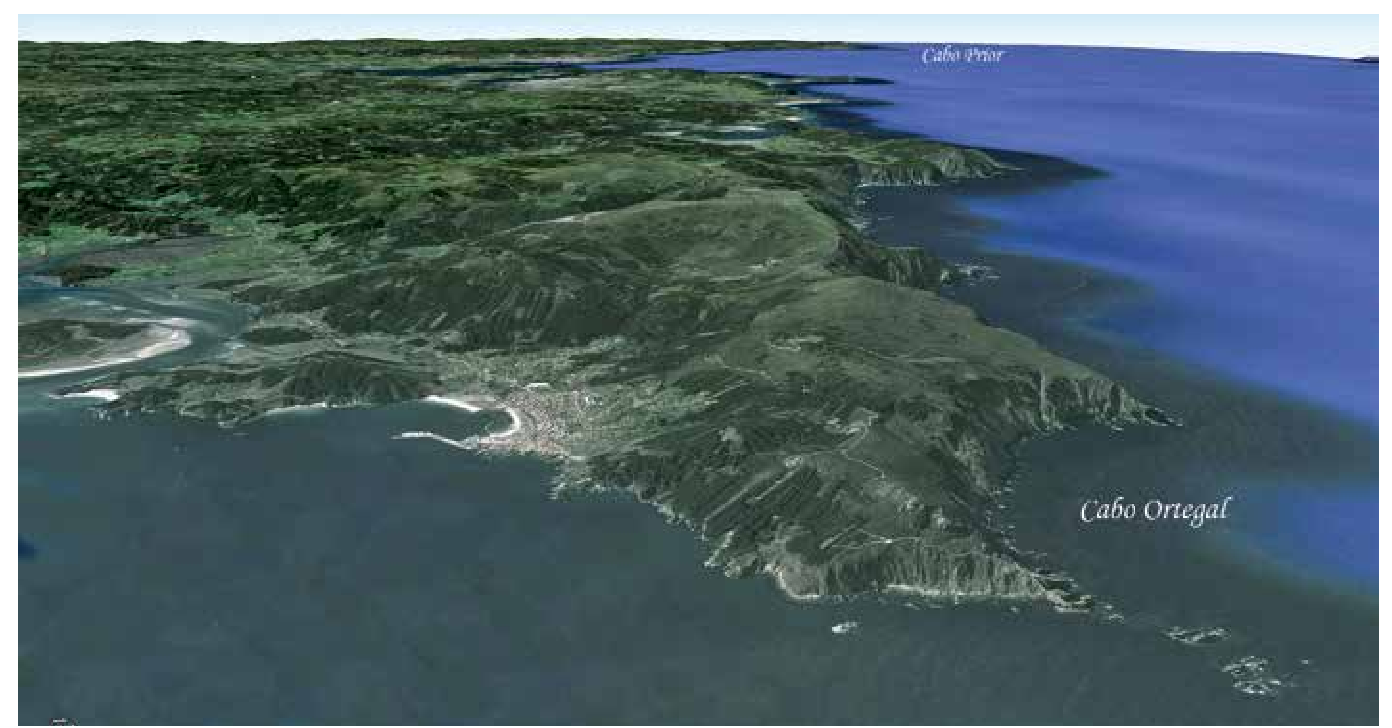
1183 *laure de la basme* (1520) : La Basme peut être la dénomination du Golfo da Masma (Foz). Ce golfe est redouté par les navigateurs l'hiver en raison d'une houle forte par des vents de sud-ouest. Mais aussi, suivant le texte, il peut s'agir des bois, au sud de *Burela*. Suivant le dictionnaire « Trésor de la langue Française », le mot *basme*, renvoie à "arbre à baume, aloès, plante odoriférante".

1184 *viveres* (1520) : Vivero ; Viveiro (en français). La pointe est Punta Roncadoira.




2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image Landsat ; Image 2014 TerraMetrics ; Image 2014 DigitalGlobe.

***Cabo de la Estaca de Bares****, [estaca : pieu] est la terre la plus au Nord de l'Espagne. Cabo de Bares est élevé, rond et escarpé. Au nord de ce cap, il y a d' abruptes falaises : la Punta de la Estaca de Bares (100 à 210 mètres). La pointe se prolonge vers le nord-ouest dans une pente douce à partir du Mont Bares, se rétrécissant graduellement et se terminant par les deux îlots rocheux coniques, Los Sigüelos et, à 150 m de ceux-ci, par le rocher El Estaquin.*




2013 © Google ; Image 2014 TerraMetrics ; Image 2014 DigitalGlobe ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image Landsat.

***Cabo Ortegal*** (el cabo Ortegal *en castillan,* O cabo Ortegal *en galicien*) *est un cap situé dans la commune de Cariño, sur la côte nord de la Galice, en Espagne. Il constitue la limite occidentale du Golfe de Gascogne. Ce cap est un promontoire très élevé qui s'avance vers le nord. (500 à 600 mètres). La première pointe est prolongée vers le nord par* Los Aguillones, *chapelet d'îlots rocheux, pointus, déchiquetés et de couleur sombre.*

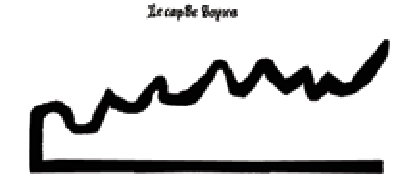
# 1520



amer *cap de voyres*[vue de l'est cap Bares]

66 - L'île de San Ciprián et Cabo de Bares[1185] [sont sur un alignement] du nord-ouest au sud-est.

Ce cap, en son sommet, se montre tel que figuré.
Il est le suivant après l'île de San Ciprián, en amont de l'entrée de Vivero. Côté mer et [vu du] large, c'est une falaise ; en terre, c'est une terre basse, découpée comme une île. Quand on l'approche, il se montre ainsi. Mais quand tu seras à l'est de Cabo Ortegal[1186], tu verras une pointe, en amont et proche de Vivero ; c'est la pointe figurée ici.



amer *estaca de Bares* [vu de l'ouest cap Bares]

Pour celui qui est à l'ouest, elle paraît difforme, d'autant plus si on est entre Cabo de Bares et Cabo Ortegal. Elle se montre ainsi.



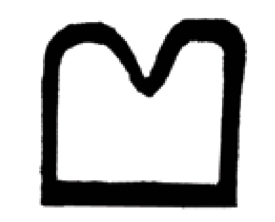
amer *amont de laure de besme* [Cabo Burela]

67 - En amont de cette pointe et de l'île de San Ciprián, quand tu seras près de celle-ci, tu verras une pointe en amont de l'havre de la Basme, qui se montre comme cette figure. Cette pointe est l'une des deux déjà nommées et figurées : elle est pointue du côté de la mer[1187].



amer *entree de viveres* [Faro]

Par le travers est de la baie de Vivero, il y a une pointe : elle paraît être une île comme tu verras ci-après figurée[1188].

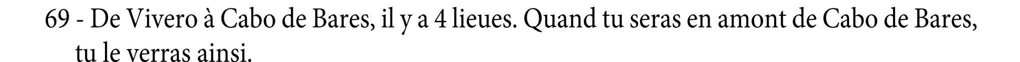


amer *isle* [vu de l'est Coelleira]

68 - En aval des pointes déjà décrites et proches de San Ciprián, à 3 lieues, et de la pointe déjà figurée, il y a une baie. À l'ouest de la baie, tu verras une grosse île[1189], bien ronde, haute et fourchue au sommet. La baie de l'entrée de Vivero est entre ces pointes, [à savoir] le cap déjà décrit et cette île. Cette île est au milieu de la baie et de l'entrée de Vivero et on la longe. Quand on est en amont, elle se montre ainsi.
Quand tu seras à l'ouest de l'île figurée ci-dessus, elle aura cette apparence et se montrera telle.

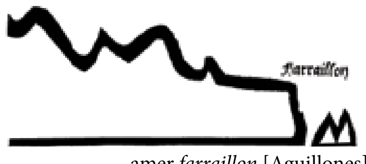


amer *isle* [vu de l'ouest Coelleira]



69 - De Vivero à Cabo de Bares, il y a 4 lieues. Quand tu seras en amont de Cabo de Bares, tu le verras ainsi.

Si tu veux te poser à Cabo de Bares, arrête-toi du côté est en-deçà[1190] de la pointe.
De Cabo de Bares à Cabo Ortegal, il y a 4 lieues. Ils sont alignés d'est en ouest. En amont de Cabo Ortegal, se trouve Ensenada de Santa Marta[1191]. Il y a un havre de barre[1192]. En amont, tu vois une petite montagne pointue, près du havre[1193].



amer *farraillon* [Aguillones]

Si tu es en amont de Santa Marta et de Cabo Ortegal, celui-ci se montrera ainsi.
Si tu veux t'arrêter à Cabo Ortegal, il faut t'arrêter du côté est du cap [Cariño].

1185 *voyres, vayres* (1520) : Cabo de Bares ; peu après Punta de la Estaca de Bares.

1186 Cabo Ortegal, Punta de Los Aiguillones. Cabo Ortegal est abrupt et se termine par plusieurs pics aigus, il présente un fronton triangulaire raide, environ ½ mille étendu vers le nord-est, se terminant à son extrémité septentrionale à Punta de los Aguillones sur le nord-ouest ; il présente des falaises noires et inaccessibles. Islotes de los Aguillones : une chaîne de rochers hauts et raides, noirs, pointus. Ils s'étendent vers le nord depuis Cabo Ortegal et sont au large de la pointe nord connue sous le nom de Punta de Los Aguillones.

1187 Ce début de la page 67, qui évoque *l'havre de la Basme,* devrait être rattachée à la page 65, elle donne le profil de Cabo Burela.

1188 Punta Roncadoira.

1189 Isla Coelleira, entre Ría de Vivero et Ría del Barquero, au large de Cabo Peña Rubia.

1190 Concha de Bares.

1191 *saincte martre* : Sainte-Marthe ; la baie de Santa Marta ; Ensenada de Santa Marta. Ría de Santa Marta de Ortigueira (ville).

1192 On appelle *havre de barre*, un havre dont l'entrée est fermée par un banc de roches ou de sable, dans lequel on ne peut aborder que de pleine mer.

1193 Monte Mazanteo (214 mètres) et Ensenada de Cariño.




2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image 2014 DigitalGlobe



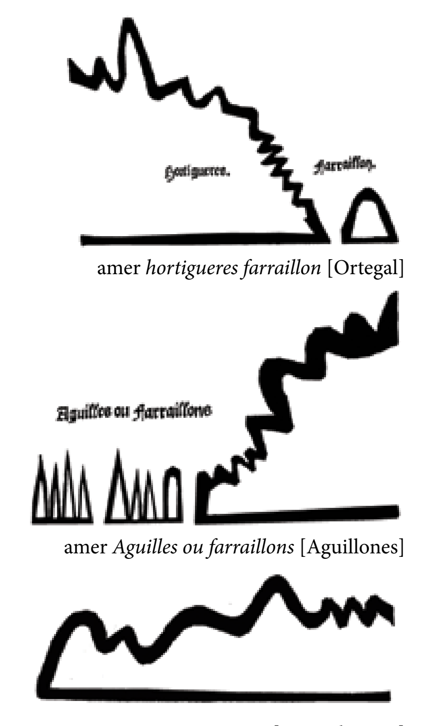

2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image Landsat ; Image 2014 DigitalGlobe.

***Cedeira****, de la province de La Corogne, en Galice, est située dans le nord ouest de l'Espagne. La ville est construite en amphithéâtre au pied du versant sud de* Monta Eigil, *à l'embouchure de Río de Cedeira. Les* piedras de Media Mar *sont trois roches découvrant au sud-ouest de* Punta del Sarridal, *au milieu de la ría. Il est imprudent de tenter l'entrée et il est conseillé de gagner l'abri de* Ría del Barquero.

***Cabo Prior*** *est un promontoire qui s'avance dans la mer sur 4 milles, au nord-ouest. Sa hauteur peut atteindre 171 mètres.*

# 1520

70 - Quand tu seras près de lui, tu le verras plus raide et plus entaillé. Quand tu seras sur son est nord-est, il se montrera ainsi. Tu verras la Punta de los Aguillones[1194] plus grosse qu'avant, comme une île ronde et noire, à l'extrémité comme ci-contre.



amer *hortigueres farraillon* [Ortegal]

Quand tu seras en est nord-est de Cabo Ortegal, tu verras en amont de Cabo de Bares, une terre basse sur la mer, longue et pointue, avec petites bosses ou monticules. Tu verras une petite montagne[1195] pointue, en amont près du havre. Elle longe l'entrée de Santa Marta.

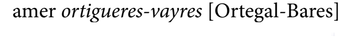
Quand on est au sud-ouest de Cabo Ortegal et spécialement quand on est par le travers de Cedeira, Cabo Ortegal se montre ainsi, si tu es près de terre.

71 - Quand tu seras à l'ouest, les Islotes de Los Aguillones, au large de Cabo Ortegal, se montreront ainsi.

amer *Aguilles ou farraillons* [Aguillones]

Cabo Ortegal[1186] et Cabo Prior [sont sur un alignement] du nord-est au sud-ouest. Et il y a de l'un à l'autre 6 lieues.

Si tu es bien au large et que tu sois à l'ouest de Cabo Ortegal, celui-ci et Cabo de Bares, l'un sur l'autre, se montrent [comme] une pointe.



amer *ortigueres-vayres* [Ortegal-Bares]

De Cabo Ortegal à Cedeira, il y a 2 lieues ; et Cedeira est au sud de Cabo Ortegal. La première grosse pointe que tu verras au sud

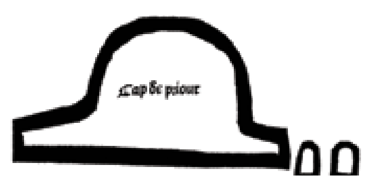


amer *le cap est devers la mer* [Cedeira]

72 - se montre ainsi, vue du nord, à la hauteur de Cabo Ortegal. C'est la pointe de Cedeira[1196], celle qui demeure au nord du havre.

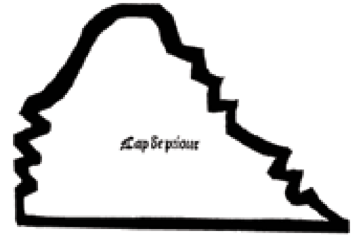
En aval de cette pointe et en la longeant, il y a la baie et l'entrée de Cedeira. Derrière cette pointe, il y a une anse de sable que tu verras en aval. Cette [anse] de sable est près de la pointe. Entre cette pointe et Cabo Prior[1197], il y a deux ou trois anses[1198] de sable. Donc, si tu veux aller et entrer en Cedeira, va entre l'anse de sable la plus en amont de Cabo Prior et le cap déjà écrit ; et longe ce cap sans hésiter. Tu pourras passer par bâbord ou tribord car, au milieu, il y a une pierre[1199]. Mais longe de bâbord en entrant, s'il t'est possible et si le vent peut te porter, car il faut aller au sud-est. Mais double d'abord la pointe citée.

Quand tu seras en amont de Cabo Prior, cela te semblera une île, mais c'est une terre ferme. Du côté nord-ouest, il y a deux pics[1200] qui semblent être des îles comme tu le vois par cette figure.



amer *cap de priour* [vu du nord cap Prior]

73 - Quand tu seras au sud de Cabo Prior, il t'apparaîtra ainsi.



amer *cap de priour* [vu du sud cap Prior]

1194 *farraillon, farallones* : falaises. Islotes de los Aguillones, chapelet d'îlots rocheux, pointus, déchiquetés qui prolongent Cabo Ortegal.
1195 Monte Mazenteo.
1196 *syderes* (1520) : Cedeira ; la Punta Candelaria.
1197 Cabo Prior. Playa Santa Comba, côté nord-est, et la Playa de San Jorge, côté sud-ouest, sont des pointes à la fois basses et séparées par une étroite bande de terre plane Elles donnent une péninsule qui apparaît comme une île. Un certain nombre d'îlots et de rochers s'étendent sur environ un quart de mille au nord-est de Cabo Prior.
1198 Playa del Rodó ; Playa de La Frouseira ; Playa de Cobas.
1199 Piedras De Media Mar.
1200 Caballo Chico et Caballo Grande.




2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image Landsat ; Image 2014 DigitalGlobe.

*__La Coruña__ occupe l'isthme entre le port et Ensenada del Orzán. La vieille ville se trouve dans le SE de la presqu'île.*
*__Punta Herminio__ constitue l'extrémité nord de Península de La Coruña. Punta Eiras est accidentée. Sur son nord, elle s'avance au pied d'une colline qui porte le phare de __Torre de Hércules__.*
*Ce monument romain, construit au IIe siècle, est le plus ancien phare au monde toujours en fonctionnement. C'est une tour de 49 mètres à section carrée, avec un côté d'environ 18 mètres, répartie sur trois niveaux et surmontée d'une construction octogonale. Chaque niveau est divisé en quatre chambres et on y accédait au moyen d'une rampe extérieure en spirale. Sa structure est conservée pour une hauteur de 37,2 mètres au sein de la structure carrée construite autour en 1791. Le phare fut connu à l'époque romaine sous le nom de* Farum Brigantium *et à l'époque médiévale sous celui de* Faro *ou de* Castillo Viejo.

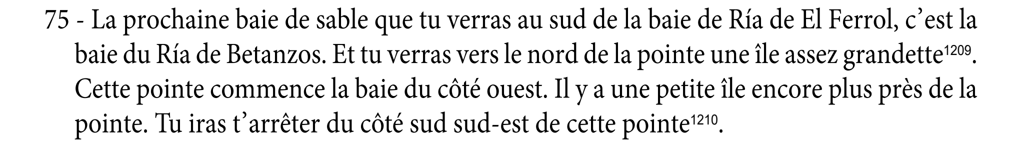


© photo CRHIP.

# 1520

Entre Cabo Prior et la côte sableuse[1201] que tu longes, il y a une tour assez proche de la mer, près des villages. Et s'il fait clair, tu verras la tour de fer[1202] sur ton aval. De même, elle est en aval de l'entrée de La Coruña.

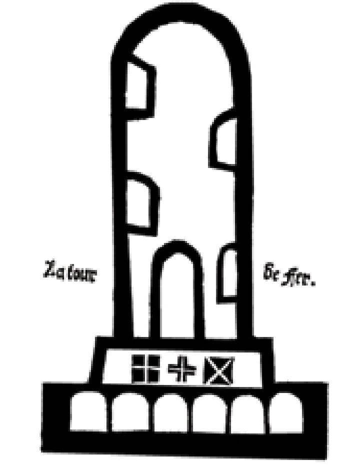
74 - Sache qu'au sud de Cabo Prior, tu verras une petite île[1203], assez grandette, en sud sud-ouest. Et côté terre de cette île, au sud-ouest, tu verras une anse[1204] de sable. La prochaine pointe que tu verras en sud-ouest [de cette anse] de sable sera celle[1205] qui fait l'entrée de la baie de Ría de El Ferrol[1206], au nord. Donne un bon rhumb, [car] de grosse mer elle est dangereuse et rompt bien loin au large.
De Cabo Prior à cette pointe de Ría de El Ferrol, il y a 2 lieues. Entre les deux il y a une petite île. Et [il y a] 2 autres lieues [pour aller] à La Coruña. Ainsi de Cabo à La Coruña, il y a 4 lieues.
Sache qu'en mer de Cabo Prior, au sud, tu verras une petite île [Herbosa] et deux pics. De Cabo Prior à La Coruña va au sud sud-est. Et prends plus vers le sud, car si tu vas au sud sud-est, tu longerais la terre du Ría de Betanzos[1207] ; aussi prends du sud.
La pointe de Ría de El Ferrol, celle du côté nord, est terre rouge, c'est la plus étroite[1208].
Il en est de même pour celle du côté de la mer.
Il faut aller près d'une lieue en terre dans la baie pour être en rade. La pointe se montre ainsi vers le nord.



amer *ferron* [Ferrol]

75 - La prochaine baie de sable que tu verras au sud de la baie de Ría de El Ferrol, c'est la baie du Ría de Betanzos. Et tu verras vers le nord de la pointe une île assez grandette[1209]. Cette pointe commence la baie du côté ouest. Il y a une petite île encore plus près de la pointe. Tu iras t'arrêter du côté sud sud-est de cette pointe[1210].

76 - Cette tour est sur l'ouest de l'entrée et conche de La Coruña. Elle te restera sur tribord en allant quérir la conche de La Coruña. Donne rhumb à deux pointes[1211] qui sont entre cette tour et la conche. Il y a un rocher[1212] en mer au large de cette tour où la mer rompt d'une encablure[1213] par grand temps et houle. Mais cependant, il y a assez d'eau dessus. Il te restera côté ouest en entrant, sur tribord. Ne t'ébahis point quand tu verras [la mer] y rompre en allant quérir la conche de La Coruña. À l'ouest de cette tour, la seconde pointe[1214] que tu verras est une pointe de terre ronde qui semble être une île. En amont d'elle et de la tour, tu verras une terre basse, qui ressemble à une pointe comme une île. Et plus à l'ouest, tu verras une terre comme une grande pointe[1215], basse à la mer. Au large de cette pointe, tu verras une île que l'on appelle Sisargas.

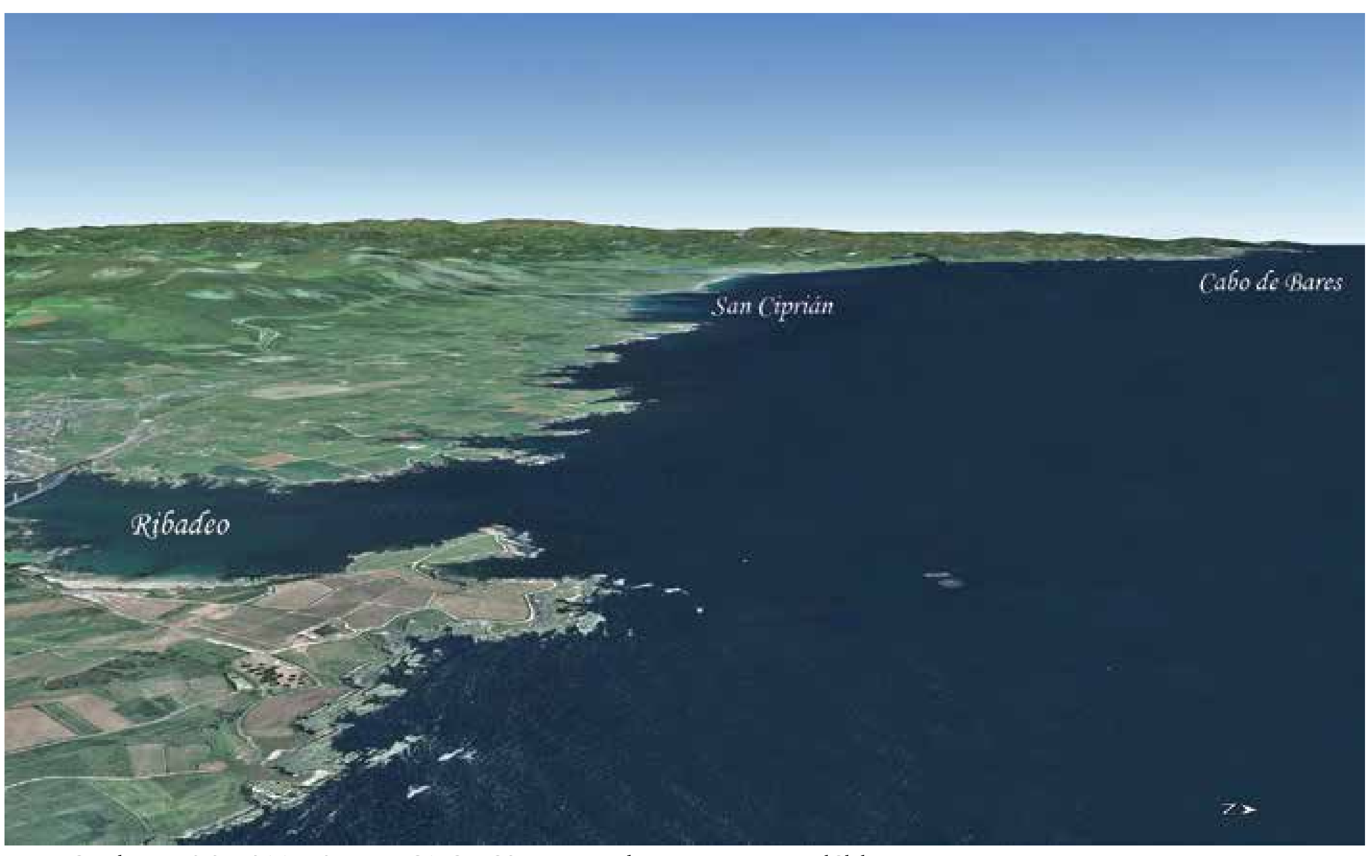



amer *la tour de fer* [Hércules]

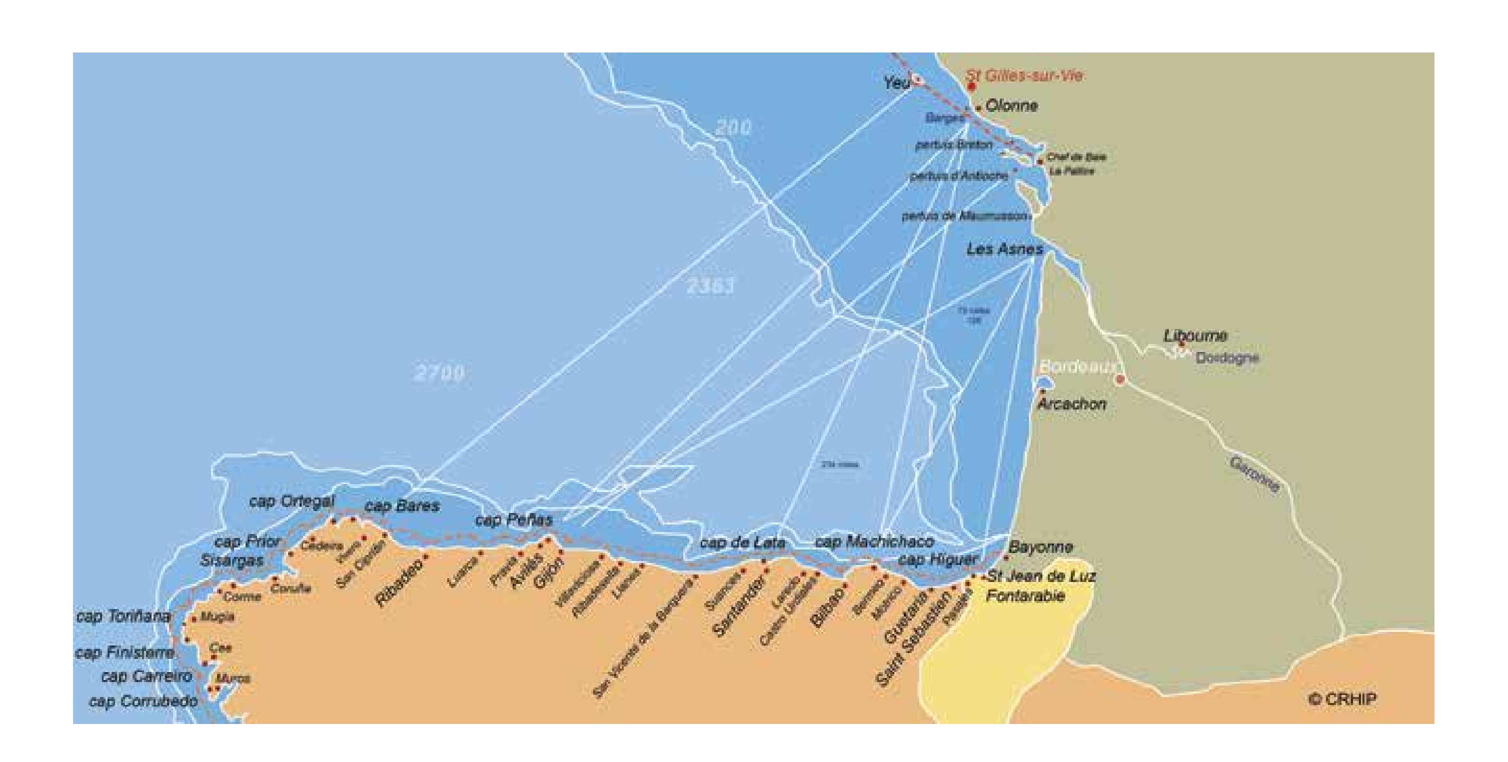
**Voici sur des choses, redites et à se souvenir[1216], avec démonstration très nécessaire pour connaître plusieurs routes**

77 - Les Barges[1217] d'Olonne et Cabo Peñas[568] [sont sur un alignement du] nord-est au sud-ouest.
Cabo Peñas est une terre bien longue et pointue vers le large. Elle est terre blanche ; au large, il y a une petite île ronde et deux pics.
Si tu veux aller à Avilés, au sud de Cabo Peñas, tu auras un abri de nord-est, d'est, de sud-est et de sud.

1201 Embouchure de trois fleuves : Ría de El Ferrol, Ría de Betanzos et Ría de Ares.
1202 *tour de fer* (1520) : Torre de Hércules.
1203 Isla Herbosa.
1204 Playa de Diniños.
1205 *ferron* (1520) : Cabo Prioriño Grande, pointe nord à l'entrée de la Ría de El Ferrol.
1206 Ría de El Ferrol.
1207 *betance* (1520) : Ría de Betanzos, baie de Betanzos. Le Golfo Ártabro est formé de quatre rías : Ría de El Ferrol au nord, Ría de Ares à l'est, Ría de Betanzos au sud-est et Ría de La Coruña au sud.
1208 *douge* (1520) : fin, étroit, doux. Terre rouge granitique.
1209 Isleta Del Carbón.
1210 Punta Carboiera et en mer Islote Carboiera.
1211 Punta Herminio et Punta Pragueira, suivant le texte ; ou suivant la route de Pierre Garcie, Punta del Sejjo Blanco et Punta del Canabal.
1212 Bajos Yacentes, Banco Yacentes O Bacuril, Acerife Basuril.
1213 *amarour* (1520) : amarre, soit 1 encablure : 100 brasses anglaises, soit 182,80 mètres.
1214 Punta De San Pedro O Penebao et Islas De San Pedro.
1215 Cabo San Adrián, 20 milles à l'est de la Tour Hércules. Les trois îles, à la pointe, sont Islas Sisargas.
1216 *recordation* (1520) : se souvenir, *recordatio* en latin.
1217 *barges d'olonne* (1520) : Barges d'Olonne, roches sous-marines à 1,5 mille, ouest des Sables d'Olonne.




2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image Landsat ; Image 2014 DigitalGlobe.




---

***Ribadeo** (Ría d'Eo) est une ville espagnole située dans la province de Lugo en Galice. Elle est la capitale de la comarque de La Marina Oriental. Le* Castelo de San Damián, *connu sous le nom de Fort Saint-Damien, est situé sur la rive de l'estuaire de Ribadeo. L'ancien château a été construit au* XVII*e siècle par le marquis de Cerralbo, dans les terres occupées par une tour du* XVI*e siècle.*

# 1520

Si tu veux entrer en Avilés, longe la pointe côté est, aussi près que tu pourras, car la terre est saine et sûre; elle est rocheuse et raide. Quand tu seras à la hauteur d'une anse[1218] de sable, tu pourras t'arrêter, car il y a bon port.

Si tu veux aller plus en amont sans t'arrêter, dès que tu seras à la hauteur de l'anse, tiens-toi par le milieu du chenal pour [éviter] une basse[1219] qui reste sur bâbord et qui est à l'issue de l'anse de sable. Puis va jusqu'à la hauteur d'une autre pierre, qui te demeurera sur tribord ; elle est sûre et a pour nom la Cormoranne[1220]. Et puis va-t'en jusqu'à ce que tu sois par le travers d'une montagne dont la terre est rouge. Ne la longe point. Mais quand tu seras à sa hauteur et que tu verras la Cormoranne hors de la pointe, à l'entrée, de la largeur d'un tref[1221], va jusqu'à ce que tu sois par le travers d'une jonchère[1222]. Là, il y a bon port et tu pourras prendre le pilote.

D'Avilés à Ribadeo, il y a 18 lieues.

Si tu viens d'Avilés à Ribadeo et que tu veuilles atterrir dans Ribadeo, navigue tant que tu ne voies pas un château[1223] dans le chenal. Garde-toi de la pointe du côté est. Quand tu verras ce château, qui a nom le château Poul[1224], au milieu de deux pointes qui font le chenal, va en dedans vers une anse de sable qui te demeurera à bâbord jusqu'à ce que tu fermes ce château dedans la pointe, côté est. Puis tu continues par le milieu du chenal jusques devant la ville; il y a bon port avec 6 à 7 brasses et vase.

Ribadeo et le Cap Sainte-Marie de Belle-Île [sont sur un alignement] du nord-est au sud-ouest.

78 - Et prends un quart du nord et du sud. Le meilleur amer qui soit pour repérer Ribadeo, c'est Monte Mondigo[1181]. C'est une montagne ronde, haute et proche de la mer. Il y a dessus des arbres et elle se voit de loin comme un chapeau. Elle est à l'ouest de l'entrée de Ribadeo. Quand tu seras près [de terre], tu verras, sur une montagne, une tour au-dessus de la ville côté est, et il y a bien 1 lieue; sur la pointe du côté est, il y a deux monticules de pierre.

À la hauteur de San Ciprián qui est entre Ribadeo et Vivero, si tu sondes à 100 brasses, tu seras à 4 lieues de terre.

De Ribadeo à Vivero, il y a 10 lieues.

À l'est de Vivero, il y a une petite île[1225] ronde, proche ; au nord de cette île, c'est la pointe de Vivero qui a pour nom la Punta Mogaron[1226]. Puis au nord de Vivero, il y a une île plus grande[1189] qui te demeurera du côté ouest bien loin car la baie est vaste.

De Vivero à Cabo de Bares, il y a 4 grandes lieues. Cabo de Bares est un cap qui apparaît long quand on vient du nord. Il est haut en terre; au milieu et dessus, il y a une petite montagne pointue [Monte Campelo].

Les Îles de Glénan et Cabo de Bares [sont sur un alignement du] nord-est au sud-ouest et prends un quart du nord et de sud.

De Cabo de Bares à Cabo Ortegal, il y a 4 lieues.

Cabo Ortegal et l'Île d'Ouessant[1227] [sont sur un alignement d']est nord-est et ouest sud-ouest.

Cabo Ortegal apparaît comme une grosse pointe haute et raide quand on vient du nord; sur le haut du cap en terre, il y a une petite montagne fourchue dessus. Au nord de Cabo Ortegal, il y a un havre qui a pour nom Ensenada de Santa Marta ; c'est un havre de barre[1192]. À l'entrée, il y a une petite montagne[1228] pointue ; au large et côté est nord-est du havre, un banc[1229] de roches plates.

Quand on vient de la mer en droiture, Cabo Ortegal se montre comme un cap raide, découpé du côté de la mer. Au pied,

1218 Curva de Pachico.

1219 La basse est au nord-ouest, au pied de la montagne Cerro de la Barqueria.

1220 *cormoranne* (1520) : rocher, associé aux cormorans qui devaient s'y poser de longues heures pour sécher leurs ailes.

1221 *tref* (1520) : tref ou un trait de la rose des vents. Partie la plus importante du compas, elle se compose d'un disque en papier ou en carton, dont le pourtour est divisé en 32 arcs de longueurs égales. Les rayons dirigés vers les divisions du cadran définissent chacun une direction de vent. L'angle compris entre deux directions de vents consécutives définit un rhumb (ou rumb), appelé aussi quart, point de compas, ou encore aire de vent lorsqu'il s'agit du cap suivi par le navire. Voir page 339. voir notre 1022 et 732.

1222 *ionchere* (1520), lieu où les joncs poussent, Dársena de San Agustín, à l'entrée du port d'Avilés.

1223 Castillo de San Damián.

1224 *poule* (1520) : Poul ou Paul ?

1225 Isla Insua d'Area ou Punta Mogaron.

1226 *damouras* (1520) : Punta Del Becero.

1227 *ridelles* (1520) : Suivant la direction et en droiture, nous arrivons à Ouessant.

1228 Monte Mazanteo.

1229 Barra de Santa Marta.




2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image Landsat ; Image 2014 DigitalGlobe.

---

***Cabo Carvoeiro** est le point le plus occidental du Portugal continental. En face, à 5,5 milles, l'archipel des Berlengas se pose comme un refuge.*

***Arquipélago das Berlengas** (en français,* archipel des Berlengas*) est un groupe d'îles granitiques au large des côtes du Portugal, dans l'océan Atlantique. L'occupation de l'archipel remonterait à l'Antiquité. Les Phéniciens, qui avaient établi un comptoir à l'emplacement de Lisbonne et fréquentaient Madère, l'utilisaient probablement comme port-abri. L'île de Berlenga Grande, la seule habitable, est alors appelée* Λονδοβρίς (Londobris), *mentionnée par Ptolémée dans la Lusitanie. Le nom se décompose en* « londo-bri(ga) », *ce qui signifie* « forteresse de Londos ». *Plus tard, l'archipel est appelé* « île de Saturne » *par les géographes romains.*
*Plus tard, l'archipel est visité par des navigateurs arabes et des Vikings. Des pirates anglais et français fréquentèrent aussi l'archipel, ainsi que des corsaires d'Alger. C'est aux alentours de Berlengas qu'est capturé le navire de Garcia Dias, arrivé d'Inde.*
*En 1513, les moines de l'Ordre de Saint-Jérôme, avec l'aide de la reine Leonor de Avis, ont établi un refuge dans l'intention d'offrir de l'aide aux navigateurs et aux victimes des naufrages fréquents sur cette côte atlantique, dévastée par des corsaires. Ils établissent alors le monastère de la Miséricorde de Berlenga. Néanmoins, à cause des fréquents assauts des pirates et de corsaires européens et nord-africains, cette communauté religieuse est transférée en 1545, sur la côte, vers un nouveau monastère consacré à* Notre-Dame da Conceição, *dans la commune d'Óbidos.*

***Cabo da Roca,** est le point le plus occidental du continent européen. Ses falaises s'élèvent à environ 140 mètres.*

# 1520

79 - il y a deux ou trois pics. Puis au sud et près du cap, la prochaine pointe que l'on voit, c'est Cedeira.
Cabo Ortegal et les Barges d'Olonne [sont sur un alignement du] nord-est au sud-ouest. Et prends un quart d'est et un quart d'ouest.
De Cabo Ortegal à Cabo Prior, il y a 6 lieues.
Cabo Prior est un cap rond côté mer ; il va se rétrécissant vers la terre. Il est aussi entaillé tout du long. Au large, il y a un pic.

**Voici les routes de Séville pour venir en Flandres**

79 - Sanlúcar de Berrameda[1230] et Cabo de Santa Mariá[1231] [sont sur un alignement d']est en ouest. Cabo de Santa Mariá est un cap de montagne haut et rond; il y a en terre du cap une grande baie[de Huelva] du côté nord-est. Le meilleur amer qui soit pour repérer Sanlúcar de Berrameda est, [en direction de] Grenade[1232], une montagne haute et longue au-dessus de toute terre. Il y a de Sanlúcar de Berrameda à Cabo de Santa Mariá 50 lieues.
Cabo de Santa Mariá et Cabo de São Vicente[1233] [sont sur un alignement d']est en ouest. Cabo de São Vicente est une pointe de terre longue vers la mer; côté terre elle s'élève. Et il y a d'un cap à l'autre 50 lieues.
De Cabo de São Vicente à l'Arquipélago das Berlengas[1234] [sont sur un alignement du] nord au sud, et il y a [de l'un à l'autre] 56 lieues.
Cabo de São Vicente et Cabo da Roca[1235] [sont sur un alignement du] nord au sud. Et prends un quart de nord-est et de sud-est.
Cabo da Roca et les Berlengas [sont sur un alignement du]nord nord-ouest au sud sud-est.
L'Arquipélago das Berlengas est une grosse montagne haute, ronde au sommet et raide du côté de la mer. À son pied, il y a deux pics. Côté terre, il y a un abri. Et côté est, l'entrée est la meilleure ; tu auras abri de sud, de sud-ouest, d'ouest et de nord-ouest.

80 - L'Arquipélago das Berlengas et Cabo Finisterre [sont sur un alignement du] nord au sud et tu passeras au large des Berlengas, à 4 lieues. Il y a de l'un à l'autre 62 lieues.
Cabo Finisterre et Lizard Point [sont sur un alignement du] nord nord-est au sud sud-ouest. Et tu passeras au large de l'Île d'Ouessant, à 10 lieues. Il y a de l'un à l'autre 160 lieues. Si tu arrives à la hauteur des Isles of Scilly et que tu sondes à 60 brasses, tu trouveras sable blanc menu comme horloge, et il y en a du long et plat comme balle d'orge. Tu ne seras pas loin de terre, à plus de 10 lieues.

76 - Dédicace de Pierre Ferrande 24 juin 1484[1236]…(voir page 63)

En l'an mil quatre cent quatre-vingt-quatre (1484)
Du mois de juin le jour vingt-quatre
Pierre Ferrande pour apprendre
écrit par figures pour entendre
Les figures et aussi la mémoire
Du pays d'Espagne et de la terre
Pour apprendre et introduire
Ceux qui de la mer veulent vivre
Prions dieu pour lui, roi de gloire
Qu'en paradis ait son repaire. Amen

1230 *sainct lucas de baremede* (1520) : Sanlúcar de Berrameda. Les deux pages qui suivent concernent la côte du Portugal.
1231 *saincte marie* (1520) : Santa Mariá, au sud de Faro, Portugal.
1232 *grenade* (1520) : Grenade.
1233 *sainct vincent* (1520, 1490) : Cabo de São Vicente (Cap Saint Vincent), Portugal. Saint Vincent est vénéré à Lisbonne, invoqué pour trouver le bon chemin maritime, même sans recours à un pilote. Ses reliques seraient arrivées à Lisbonne dans une nef sans aucune marin et gardées par des corbeaux. Luís Krus, in *Conselho da Europa, Os antecedentes medievais dos Descobrimentos*, Lisbonne, 1983, p. 274-279.
1234 *berlingue* (1520) : l'Arquipélago das Berlengas, Portugal.
1235 *rocque de cyntes* (1520) : Cabo da Roca, Portugal.
1236 Cette dédicace de Pierre Ferrande peut être attribué à Jean Ferrande, son père, d'origine espagnole. La description des côtes espagnoles, le surnom de son père, Ferrande, viennent soutenir cette hypothèse. Alors que le texte princeps de Pierre Garcie est de 1483, puis de 1502, il s'agit d'un livret original de 1484, consacré à la côte espagnole et ajouté au deux autres livrets qui constituent l'imprimé de 1520. Voir pages 28 et 94.




2013 © Google ; Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO ; Image Landsat ; Image 2014 Aerodata International Surveys ; Image 2014 DigitalGlobe.

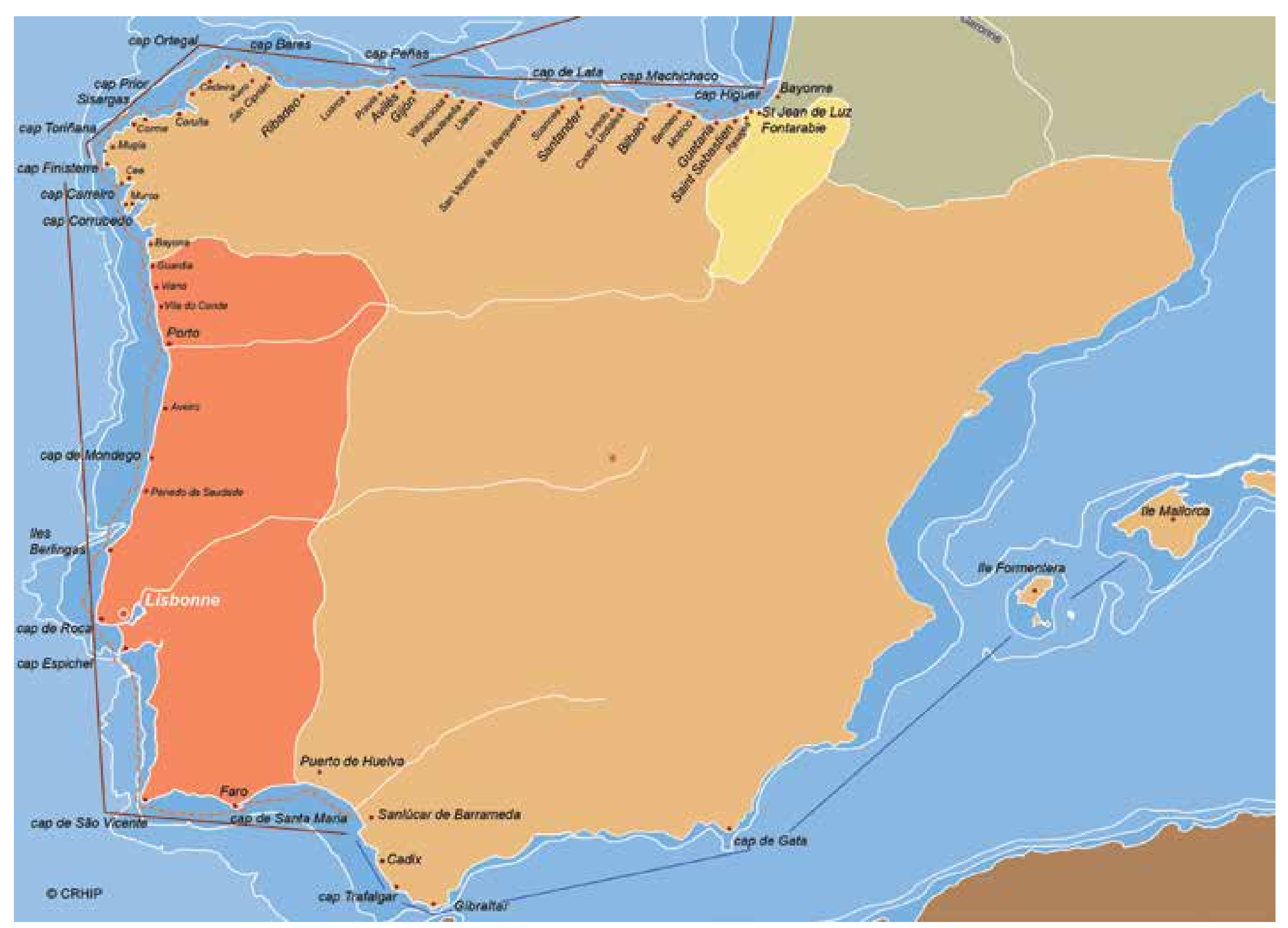
***Cabo de São Vicente*** *est le point le plus au sud-ouest de l'Europe. Son phare garde l'une des voies maritimes du monde, les plus fréquentées. Il est parmi les plus puissants en Europe ; ses deux 1000 W ont une portée de 37 milles.*

*Les falaises s'élèvent presque verticalement de l'Atlantique à une hauteur de 75 mètres. Le cap est un site exubérant de vie marine et une forte concentration d'oiseaux nichant sur les falaises, comme le rare aigle de Bonelli, faucon pèlerin, fou de Bassan (Morus bassanus), puffin majeur, puffin cendré (Calonectris diomedea), puffin des Anglais (Puffinus puffinus), labbe, pétrel tempête (Hydrobates pelagicus).*

*Les Romains l'appelaient* Promontorium Sacrum. *Ils le considéraient comme un lieu magique où le Soleil était beaucoup plus grand que partout ailleurs. Ils croyaient que le Soleil se couchait ici dans l'océan, marquant la limite de leur monde.*

**Pilote côtier - du Portugal au Nil**

# 1490 - 1502 - 1520



Routes au cabotage, en Espagne et au Portugal, décrites par Pierre Garcie en 1490, 1502, 1520 © CRHIP.

Ce chapitre, le Pilote côtier - Portugal - Nil, est construit sur un thème :

1 - distances maritimes : navigation en droiture (2 pages).

Soit 2 pages pour l'impression de 1520, format in-4°.

| *Pilote Portugal-Nil* | 1520 | 1490 | 1502 |
|---|---|---|---|
| pages | 2 | 2 | 1 |

# 1490

**Les routes du pont de Faro jusqu'au fleuve Nil et combien de lieues**

66 - De Faro jusqu'à la presqu'île de Cádiz, vous allez sur l'est avec un peu de sud-est, et il y a entre eux 20 lieues.
De la presqu'île de Cádiz jusqu'à Cabo Trafalgar, vous allez d'est sud-est en ouest nord-ouest, et il y a entre eux 8 lieues

67a - De Cabo Trafalgar jusqu'au détroit de Gibraltar, vous allez sur l'est et aller un quart de sud-est. Et il y a entre eux 12 lieues.
Du détroit de Gibraltar jusqu'à Cabo de Gata vous allez sur l'est et aller un quart de nord-est ; soyez à trois lieues en mer du cap. Et il y a de l'un à l'autre 65 lieues.
De Cabo de Gata jusqu'à Formentera (les Îles Baléares) vous allez au nord-est. Et il y a de l'un à l'autre 30 lieues.
L'île de Majorque a 29 lieues de long.
De Majorque jusqu'à l'Île de Sardaigne vous allez sur l'est. Et il y a de l'un à l'autre 80 lieues.

67b - De l'Île de Sardaigne jusqu'à l'Île de Sicile, vous allez sur l'est un quart de sud-est. Et il y a de l'un à l'autre 22 lieues.
L'île de Sicile a 62 lieues, de longueur.
De l'île de Sicile jusqu'à l'île de Sapientza, vous allez sur l'est un quart de sud-est. Et il y a de l'un à l'autre 12 lieues.
De l'île de Sapientza jusqu'à l'île de Crète, vous allez sur l'est un quart de sud-est. Et il y a de l'un à l'autre 62 lieues.
L'île de Crète a 54 lieues de long.
De l'île de Crète jusqu'à l'île de Chypre,

68a - vous allez sur l'est un quart de nord-est. Et il y a de l'un à l'autre 115 lieues.
De l'île de Chypre a 50 lieues de longueur.
De l'île de Chypre jusqu'au Cap de Ras Ibn Hani vous allez sur l'est.
Le Cap de Ras Ibn Hani et le fleuve Nil [sont sur un alignement] du nord au sud.

# 1502

**Routes du pont de Faro jusqu'au fleuve Nil et combien de lieues**

32b - Faro et la presqu'île de Cádiz [sont sur un alignement] d'est en ouest, et il y a entre eux 20 lieues.
La presqu'île de Cádiz et Cabo Trafalgar [sont sur alignement] d'est en ouest nord-ouest, et il y a entre eux 8 lieues.

33 - Cabo Trafalgar et le détroit de Gibraltar [sont sur un alignement] d'est en ouest un quart de sud-est et de nord-ouest. Et il y a entre eux 12 lieues.
Le détroit de Gibraltar et Cabo de Gata [sont sur un alignement] d'est en ouest et un quart de nord-est et de sud-ouest. Et il y a de l'un à l'autre 65 lieues.
Cabo de Gata et Formentera [sont sur un alignement] du nord-est au sud-ouest. Et il y a entre eux 60 lieues.
Formentera et Majorque [sont sur un alignement] du nord-est au sud-ouest. Et il y a entre eux 30 lieues.
L'île de Majorque a 38 lieues de long.
Majorque et l'Île de Sardaigne [sont sur un alignement] d'est en ouest. Et il y a entre eux 90 lieues.
L'Île de Sardaigne et l'Île de Sicile [sont sur un alignement] d'est en ouest quart de sud-est et quart de nord-ouest. Et il y a entre eux 22 lieues.
L'île de Sicile a environ 62 lieues, de longueur.
L'île de Sicile et l'île de Sapientza [sont sur un alignement] d'est en ouest. Et il y a entre eux 12 lieues.
L'île de Sapientza et l'île de Crète [sont sur un alignement] d'est en ouest un quart de sud-est et de nord-ouest. Et il y a entre eux 62 lieues.
L'île de Crète a 52 lieues de long.
L'île de Crète et l'île de Chypre [sont sur un alignement] d'est

34 - en ouest. Et il y a entre eux 115 lieues.
L'île de Chypre a 100 lieues de longueur.
L'île de Chypre et Cap de Ras Ibn Hani [sont sur un alignement] d'est en ouest.
Cap de Ras ibn Hani et le fleuve Nil (Jourdain) [sont sur un alignement] du nord au sud. Et il y a entre eux 90 lieues.

# 1520

### I – distances maritimes : navigation en droiture

**Voici la route du port de Faro jusqu'au fleuve Nil[1237] et combien de lieues, il y a de l'un à l'autre**

26 - L'appontement Faro[1238] et la presqu'île de Cádiz[1239] [sont sur un alignement] d'est en ouest. Et il y a entre eux 20 lieues[1240].

La presqu'île de Cádiz et Cabo Trafalgar[1241] [sont sur un alignement] d'est sud-est à l'ouest nord-ouest. Et il y a entre eux 8 lieues.

Cabo Trafalgar et le détroit[1242] de Gibraltar [sont sur un alignement] d'est en ouest un quart de sud-est et de nord-ouest. Et il y a entre eux 12 lieues.

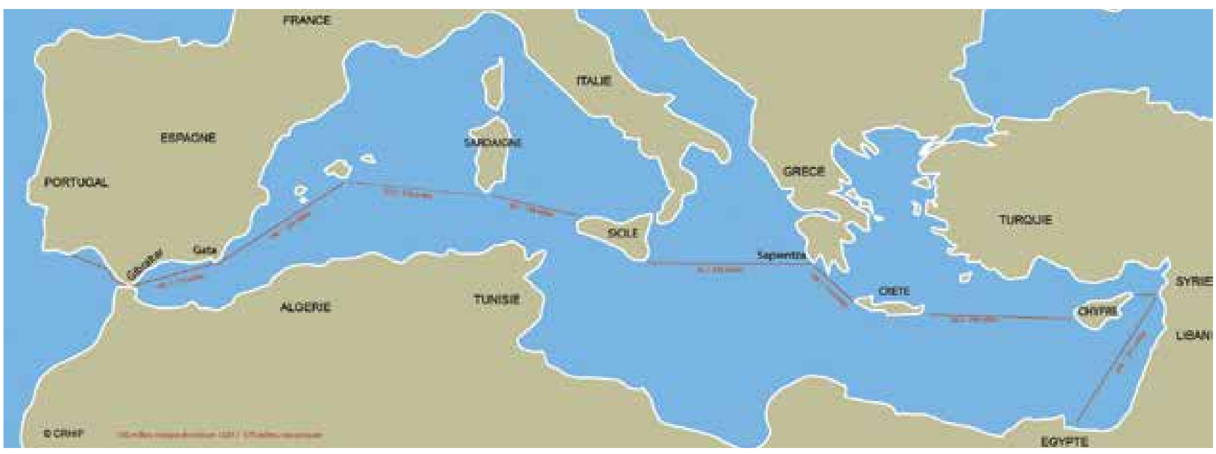
Le détroit de Gibraltar et Cabo de Gata[1243] [sont sur un alignement] d'est en ouest et un quart de nord-est et de sud-ouest. Et il y a de l'un à l'autre 65 lieues.

Cabo de Gata et Formentera[1244] [sont sur un alignement] du nord-est au sud-ouest. Et il y a entre eux 60 lieues.

Formentera et Majorque[1245] [sont sur un alignement] du nord-est au sud-ouest. Et il y a entre eux 30 lieues.

27 - Sache que l'île de Majorque a 28 lieues de long.

Majorque et l'Île de Sardaigne[1246] [sont sur un alignement] d'est en ouest. Et il y a entre eux 90 lieues.




Routes en droiture, vers le Nil (*Jourdain*), décrites par Pierre Garcie en 1520 © CRHIP.

L'Île de Sardaigne et l'Île de Sicile[1247] [sont sur un alignement] d'est en ouest quart de sud-est et quart de nord-ouest. Et il y a entre eux 22 lieues. Sache que l'île de Sicile a environ 62 lieues, de longueur.

L'île de Sicile et l'île de Sapientza[1248] [sont sur un alignement] d'est en ouest. Et il y a entre eux 12 lieues.

L'île de Sapientza et l'île de Crète[1249] [sont sur un alignement] d'est en ouest un quart de sud-est et de nord-ouest. Et il y a entre eux 62 lieues. Sache que l'île de Crète a 52 lieues de long.

L'île de Crète et l'île de Chypre[1250] [sont sur un alignement] d'est en ouest. Et il y a entre eux 115 lieues.

L'île de Chypre a 100 lieues de longueur.

L'île de Chypre et Cap de Ras Ibn Hani[1251] [sont sur un alignement] d'est en ouest.

Cap de Ras Ibn Hani et le fleuve Nil [sont sur un alignement] du nord au sud. Et il y a entre eux 90 lieues.

1237 *iourdain* (1520, 1520, 1502) : le lieu *Nil* est utilisé au Moyen Âge comme le lieu de naissance de Moïse, à rapprocher du *Jourdain*, qui est le lieu de naissance de Jésus. La route des croisades du XIe au XIIIe siècle démarrait très souvent au Nil.

1238 *ponteau de ferron* (1520), *feron* (1490, 1502) : Faro. Ilha de Faro, longue bande de sable ou pont (8 milles, orienté nord-ouest/sud-est), Ilha da Barreia, Cabo de Santa Mariá, Praia da Culatra et Ilha da Armonia, délimitent le célèbre lagon de Riá Formosa, une réserve naturelle de plus de 17 000 hectares et un lieu halte pour des centaines d'espèces d'oiseaux durant les périodes de migration de printemps ou d'automne.

1239 *calix* (1520, 1490) : Cádiz ou Cadix (en français).

1240 Quelques distances marines, entre Gibraltar et le Nil, sont données avec des erreurs de plusieurs lieues. Voir le tableau page 343.

1241 *trefalgar* (1520), *treffallegar* (1490) : Cabo Trafalgar.

1242 *destroict de marroc* (1520), *destrois, l'estrois de maroc* (1502), *l'estroict de marocque* (1490) : Le détroit de Gibraltar.

1243 *gatte* (1520, 1490) : Cabo de Gata.

1244 *formingues* (1520), *formnigues* (1490) : Formentera.

1245 *formingues et maillorgues* (1520, 1502) *maillorques* (1490) : Mallorca (Castillan) Majorque (Îles Baléares) : Formentera et Majorque (Îles Baléares)

1246 *sardaigne* (1520), *sardaine* (1502) : Sardaigne.

1247 *fozille* (1520, 1490) : Sicile.

1248 *sapience* (1520), *isle de sapience* (1502) : *Île de Sapientza* (Grèce) ; Sapientza (Σαπιέντζα), île grecque, côte sud du Péloponnèse, près de la ville de Methóni.

1249 *candre* (1520, 1490) : Crète.

1250 *famagosse* (1520), *famogosse* (1502) : Chypre.

1251 *dynaco* (1520), *dinaco* (1490) : Ras ibn Hani, en Syrie occidentale, cap surplombant la Mer Méditerranée, près de l'actuelle Lattaquié.



Marco Polo, *Le Livre des Merveilles* © BnF ms. fr. 2810, f° 73 v° (1307).

## Pilote côtier - Coutumes et Rôles d'Oléron

# 1490 - 1502 - 1520

Les ***Rôles d'Oléron (Rolle dolleron)*** se présentent comme une compilation de sentences d'arbitrages réglant des conflits en matière de commerce maritime. On ne connaît ni la date où ils apparurent, ni le lieu où ils furent conçus, ni l'autorité par laquelle ils virent le jour. On prétend qu'ils pourraient avoir été conçus à la *Cour du Maire d'Oleron*, par des prud'hommes, conseillers avertis de ces choses maritimes. Ce qui suppose une bonne connaissance et probablement une pratique du commerce maritime. On prétend aussi que la *Commune d'Oleron* serait due à Aliénor d'Aquitaine qui aurait accordé cette Charte en 1199. Elle n'a fait que la confirmer, lorsque, suite à la mort de son fils Richard et l'avènement sur le trône d'Angleterre de son second fils Jean, elle reprend possession de son domaine aquitain, duché dont elle avait investi Richard. Il se dit aussi qu'en revenant de Terre Sainte (1192) où elle a pu voir se pratiquer des dispositions réglementant le commerce maritime en Méditerranée, on lui aurait fait don d'un Codex, un exemplaire des *lois Rhodiennes*.

Ce code d'Oléron fut rédigé en gascon et destiné uniquement à la réglementation de l'exportation des vins depuis le port de Bordeaux vers l'Angleterre. Il a ensuite été revu par Richard I[er] Cœur de Lion, roi d'Angleterre et duc d'Aquitaine, après son retour de Terre Sainte pour être introduit et appliqué en Angleterre. Ce code fut connu sous le nom de *Black Book of the Admiralty* et fut promulgué de nouveau par le fils du roi Jean sans Terre, Henri III, vers 1266 et confirmé vers 1329 par Edouard III.

Les *Rôles d'Oléron* ne doivent pas être confondus avec un autre texte plus tardif : le *Coutumier d'Oléron* qui comporte 178 articles. Celui-ci a été compilé vers 1235. On le connaît par une unique copie datée de 1345 (Bibliothèque bodléienne d'Oxford). Ces articles (dont 23 relèvent du droit maritime) complètent ceux des *Rôles d'Oléron* pour la partie terrestre du commerce.

C'est dans l'édition des *Coustumes de Bretaigne*, imprimée à Lantreguef, (aujourd'hui Tréguier), en 1485, que parurent pour la première fois les vingt-quatre premiers articles des Rôles d'Oléron, sous le titre de *Jugemens de la mer*. Ils y sont précédés de deux chapitres sur les *Noblesses et coustumes de Bretaigne* et *l'Ordonnance relative au vicomte de Léon*. Ces trois chapitres se retrouvent aussi dans *le routier de la mer* (1502).

Les rôles (rouleaux facilement transportables, avec les cartes, à bord d'un navire) ont été appliqués sur les côtes d'Europe et de Méditerranée. La plus ancienne copie qui nous soit parvenue date de 1266. Elle reprend les 24 articles primitifs que nous trouvons dans *le routier de la mer* de Pierre Garcie, de 1502. Par la suite, *Le grant routtier* de 1520 redonnera les 24 articles, augmentés des 21 suivants.

*Le sceau du maire d'Oléron montre sur l'avers une tour crénelée. Dans un bateau quatre rameurs voguent sur une mer poissonneuse; ils tiennent une lance ornée d'une enseigne ou gonfanon à trois queues. (bibliothèque de l'École des Chartes, t. XIX p. 345). Sceau d'après un* vidimus *de 1361.*



**— Une situation en pleine construction du commerce maritime que cette fin du Moyen Âge**

*“Les produits de la cueillette et de la pêche sur la côte ne donnaient pas lieu à un trafic important; mais recueillis le plus souvent en vue de la consommation immédiate, ils étaient la base même de la vie pour tous les habitants, seigneurs, moines, pêcheurs et paysans. C'est pourquoi il convient, malgré la rareté des documents en ces matières de donner à l'exploitation de la côte la place qui lui revient; car s'il y a parmi la population de hardis marins et commerçants qui naviguent au loin, des pêcheurs qui vont en mer capturer le poisson, il y a aussi tout le peuple de la côte à la fois saunier, paysan, pêcheur, qui se défend contre l'eau et la vase, qui vit au bord de la mer et l'utilise. Pour lui, pas de voyage lointain et aventureux, son horizon est borné à son champ, son marais, la côte toute proche d'où il tire sa subsistance. La vie de ces pauvres « gens de labeur » est dure sans doute au Moyen Âge, tant à cause « de la malice … et impétuosité de la mer », que des guerres et des exigences seigneuriales et royales.*

*Une autre partie de la population, bien moins nombreuse, est tournée vers le large et vit de l'exploitation des routes de la mer et des fonds marins. Ce mode d'activité, plus spectaculaire et vraiment audacieux à une époque où pirateries et guerres ajoutent aux dangers naturels de la mer, a laissé plus de traces dans les textes que le modeste travail quotidien de la côte. Il est certain que dès le Moyen Âge, la vie sur le littoral dépend en grande partie du commerce lointain. La lisière côtière, cessant d'être une fin des terres, devient une porte ouverte à tous les espoirs de progrès, à toutes les ambitions aventureuses; la possibilité de relations enrichissantes, d'échanges commerciaux avec d'autres pays proches ou lointains, élargit, dès le XII^e siècle, l'horizon de cette région et permet aux habitants une vie moins étriquée. Les besoins des pays du Nord en sel et en vin sont à la base de la vie commerciale; par l'échange, ou grâce à l'argent provenant des ventes, des produits nouveaux s'introduisent en Poitou. La Baie de Bourgneuf est au Moyen Âge le grand centre de ce trafic; dès le XII^e siècle, les bateaux du Nord et ceux du Midi s'y rencontrent, les marins y échangent leurs denrées, leurs techniques et leurs idées. Et les côtes du Poitou ne sont pas seulement un lieu d'échange, elles sont aussi le point de départ d'un commerce actif. Les marins poitevins s'aventurent en Espagne, en Angleterre, en Flandre et parfois même dans les lointains pays nordiques. Là ne se borne pas leur activité, la pêche, la course, la piraterie, le cabotage au long des côtes, la navigation intérieure, tout leur est bon. Les deux modes de la vie maritime au Moyen Âge, exploitation de la haute mer et exploitation de la côte se complètent heureusement. La Guerre de Cent ans, première guerre à caractère vraiment national qui oppose deux peuples et non deux seigneurs, a eu des répercussions profondes. Ce n'est pas par hasard si la fin du XIV^e et le début du XV^e siècle sont marqués par un manque d'archives intégrales. C'est peut-être le signe le plus grave de la décadence; les travaux d'assèchement sont anéantis; le sud du Poitou est déserté; le commerce est touché; chaque navire rencontré en mer est un ennemi probable, qu'il faut être capable de maîtriser. Pourtant cela n'est qu'une éclipse. À la fin du XV^e siècle, les traités de commerce entre pays, les sauf-conduits, les règlements d'affaires de piraterie se multiplient et sont la meilleure preuve de la renaissance des relations commerciales; dès 1468, on prend des mesures pour remettre en état les ports envasés, le trafic reprend. ”* [*85].

- *Le Léon* ou *Léonais* (*bro Leon* en breton*)* correspond à la Bretagne actuelle. Ancienne province romaine (530), ancien comté correspondant à un évêché (1179), cette région de Léon fut scindée par la suite en vicomté de Léon et seigneurie de Léon. Le lignage des vicomtes de Léon disparaît à la fin du XIII^e siècle et le duc de Bretagne Jean II le transmet à son fils aîné Arthur II de Bretagne en 1293. Cette seigneurie passe aux mains de la famille de Rohan en 1363, dont les descendants s'attribuent le titre de « Prince de Léon » à partir de 1530.

- *Les coutumes*

Des droits nombreux, taxes et prélèvements, oraux puis écrits, pesaient sur les maîtres et les marchands qui abordaient dans les ports; étrangers et gens du pays y étaient également soumis, sauf quelque exception. Désignés par le terme général de *coutumes*, ces droits étaient divisés en deux séries, ceux que payaient le maître du bateau ou le propriétaire et ceux que payaient le ou les marchands qui louaient le bateau.

*85 Reverseau-Leipp, Marguerite, *op. cit.*, p. 197-201.

# 1520

## Pilote côtier - Coutumes et Rôles d'Oléron

***I – coutumes***

**Voici les coutumes de Libourne**

34b - Les coutumes de Libourne sont telles que l'on vend le sel[1252] par muid[1253]. Et en chaque muid, il y a 60 mines[1254] de sel. Et en chaque mine de sel et quart de mine, il y a un sac de sel de mesure de Riez[1255] et de Saint-Gilles-sur-Vie bien grand et bonne mesure. Car chaque sac vaut mine et quart bien escarsé[1256].

Et le Roi prend par chaque muid, trois royaux d'or de la valeur de 30 sous chaque royal, qui est en somme 4 livres et demi-tournois[1257]. Puis il faut 20 sous pour les porteurs par chaque muid. Et 6 hardis[1258] pour ceux qui mesurent.

Et pareillement tu dois coutume de sel à Vayres[1259] qui est un château lequel est près de Libourne du côté sud. Et aussi semblablement à Bourg[1260].

Et pareillement, il y a coutume à Fronsac qui est au près de Libourne du côté nord-ouest à un quart de lieue. Et c'est un château qui est en haut lieu. Et sache certainement que de toutes les marchandises que tu porteras à Libourne, tu dois par coutume le vingtième. Mais les portages des compagnons sont francs[1261] et ne doivent rien. Et tu n'oseras les vendre hors la ville. Et si tu vends toiles ou draps, sache qu'il y a bien près de demi-pied par aune[1262], car l'aune vaut 1 brasse.

1252 En 1246, Louis IX finance sa croisade en instituant une taxe temporaire sur le sel. Philippe VI instaure définitivement la gabelle, en 1341. Le monopole de la vente du sel revient au pouvoir royal en 1343. La gabelle (de l'arabe *kabala*, taxe) s'applique initialement à toutes sortes d'impôts mais bientôt elle ne concernera que la taxe sur le sel et deviendra l'impôt le plus honni de l'Ancien Régime. Cet impôt est particulièrement injuste car il varie selon les provinces. Dans les pays dit de *Grande Gabelle*, la population est obligée d'acheter une quantité fixe de sel aux greniers du roi tandis que d'autres provinces en sont exemptées. Ces différences entre pays générèrent de fortes disproportions dans le prix du sel. La tentation était donc grande de passer le sel en contrebande. Étaient considérés comme *faux-sauniers*, aussi bien les producteurs de sel qui « *volaient* » l'eau de mer, les transporteurs de contrebande et leurs complices, que les acheteurs. Celui qui ne consommait pas assez de sel, le « *sel du devoir* » imposé par le roi, était accusé de faux-saunage. Ce trafic était fortement réprimé : condamnation à la prison, aux galères, voire à la peine de mort. Le roi délègue la gabelle aux fermiers généraux qui lui avancent les sommes puis se remboursent sur la population en recourant à des moyens souvent peu recommandables. Les fermiers s'appuyaient sur les gabelous pour le recouvrement de l'impôt. Les gabelous surveillaient également les frontières entre provinces où le trafic était intense, d'où le surnom de gabelou donné au douanier, aujourd'hui encore.

1253 Muid, du latin *modius*. C'est une mesure de capacité pour les grains et autres matières sèches ainsi que de futaille pour les liquides (le muid des vaisseaux devait avoir une contenance de 36 setiers de 8 pintes par setier soit 270 litres). On le trouve écrit *mui* ou *muy.* Concernant les matières sèches il ne désigne pas un récipient d'une taille particulière mais un ratio d'autres mesures comme le setier, la mine, le minot, le boisseau. Le minot contient 3 boisseaux, chaque boisseau composé de deux demi-boisseaux ou 4 quarts de boisseau, ou 16 litrons. Il faut 4 minots pour faire 1 setier; les 12 setiers font le muid. Ainsi le muid est de 48 minots. Le minot de sel se mesure avec la trémie (une grande auge). Le minot de sel doit être étalonné sur les matrices déposées au greffe de l'Hôtel de ville de Paris, en présence d'un conseiller de la Cour des Aides et d'un substitut du procureur général de la même cour. Les mesurages du sel dans les dépôts de greniers doivent se faire au minot avec une trémie, en comptant de 1 à 12, sans passer ce nombre.

1254 1 litron : 1/16 de boisseau; 1 quart : ¼ de boisseau; 1 boisseau : 12,695 litres; 1 minot : 4 boisseaux; 1 mine : 8 boisseaux; 1 setier : 16 boisseaux; 1 muid : 192 boisseaux.

1255 Pays de Rié et de Saint-Gilles-sur-Vie.

1256 *escarse* : rase.

1257 Au Moyen Âge, la livre tournois fut d'abord utilisée à l'abbaye Saint-Martin de Tours où l'on frappait des deniers dits « tournois ». En 1226, la livre tournois est décrétée, unité de compte pour la tenue des comptabilités. Elle avait un cours légal fixé par le Roi. La livre tournois était une monnaie de compte valant 240 deniers ou 20 sous, utilisée en France sous l'Ancien régime. Elle remplace progressivement la livre « parisis » à partir du XIII^e siècle et est remplacée par le franc français en 1795. La valeur d'une livre tournois était définie par rapport à une quantité (la taille) d'or d'une pureté donnée (l'aloi). Par exemple, l'édit royal du 31 mars 1640 fixe la valeur d'une livre tournois à 1 louis d'or d' 1/36,25 marc d'or avec un aloi de 22/24 carats. La taille, c'est-à-dire le poids, est comptée en marc (1 marc : 8 onces soit 244,752 g). L'aloi ou proportion de métal précieux se compte en carats (1 carat : 1/24^e).

1258 Le « *hardi* » ou ardit est une monnaie provinciale de Guyenne, elle valait un quart de denier. L'appellation tient à la représentation du roi prêt au combat. Les premiers *hardis* furent frappés par les rois anglais installés en Guyenne. Après leur défaite, notamment la prise de Bordeaux en 1453, le type du *hardi* sera repris par Charles de France, dernier fils de Charles VII, et par les rois de France à partir de Louis XI.

1259 *vayres* : De 1154 à 1453, Vayres fait partie des possessions anglaises en Guyenne, de nombreuses batailles se déroulent autour du Château, qui est fortifié durant cette période. À la fin de la guerre de cent ans, la région redevient française

1260 *bourc* : Bourg.

1261 En franchise ; pacotille que les marins embarquaient et pouvaient vendre pour leur compte, lors des escales.

1262 L'aune mesure toujours 4 pieds romains (1,1884 mètre), soit deux tiers d'une toise; 1 brasse vaut 1,6242 mètre ou 5 pieds.

- *Les sauf-conduits*
Le texte des *Coustumes et noblesses es contes de Bretaigne* a trait aux « *seaulx qui sont appelez breffs* » et de « *seaux de conduit* » dont il est précisé qu'ils ne sont pas des « *briefs* »*[89]. En effet, leur origine est différente. Ils sont à attribuer aux vicomtes de Léon dont les possessions sont riveraines des raz de la mer d'Iroise « *ou il convenoit à toutes nefs s'assembler, chargees ou vuides* » afin de passer ce secteur difficile dans les meilleures conditions*[86]. Ces « *sceaux* » qui sont délivrés à « *Saint Mahé**[87] » sont justifiés par le fait qu'il faut se « *garder que les ungs ne meffeissent es autres, pour ce que ilz estoint de plusieurs estranges contrees* ». Pour assurer la sécurité, le vicomte doit « *tenir vesseaulx pour les garder et conduire en droit sa terre* [le Léon] *et le trespas* [les raz de la mer d'Iroise] ». Les sceaux autorisent à faire escale, « *prandre vitaille* » et se pourvoir des pilotes nécessaires pour franchir le passage du Four. En l'absence de « *seaux de conduit* », le navire « *auroit forfait en corps et en biens* » et le vicomte peut poursuivre la « *neff […] quelque part que elle iroit et l'amener o lui comme soue forfaite à justicier en son terrouer* ». Là encore, un contrôle est exercé, les maîtres de navire sont tenus « *de monstrer tous les seaulx des veages qu'ilz auront faictz par annee* ».

- *Les brefs**[88]
Autre signe de cette institutionnalisation : le mot même de *bref* s'impose en lieu et place de *sceau*. « La demande des marins*[89] et marchands, d'être garantis contre l'exercice du *droit de bris*, est à l'origine des brefs qui s'est développée en lien avec le trafic du vin. Dès la fin du XIIe siècle et au XIIIe siècle, elle connaît une extension remarquable lorsque le duc de Bretagne met la main sur les *sceaux de conduit*, ou sauf-conduits, mis en place par le vicomte de Léon. Le renforcement du pouvoir ducal et la centralisation du droit vont en quelque sorte profiter aux marchands étrangers qui y trouvent

*86 Voir un extrait du texte de MICHÉA Hubert, page 336 à 338, sur les conditions nautiques du passage des raz, à la fin du Moyen Âge : « *Le passage du raz de Saint-Mathieu à la fin du Moyen Âge* », 107e Congrès national des Sociétés savantes, 1982, Paris, Éd. du CTHS, 1984, p. 255-273. De même CASSARD Jean-Christophe, « *Échos ponantais d'une navigation de galères castillanes en 1405-1406* », Bulletin de la société archéologique du Finistère, 2004, p. 133.

*87 Saint-Mahé-de-Fine-Terre, lieu également nommé Saint-Mathieu, situé en la commune de Plougonvelin. Voir page 106.

*88 Ce mot vient, comme *brevet*, du latin *brevis* (court, sommaire). Il est en usage aujourd'hui pour signifier une lettre, un rescrit papal, traitant de quelque affaire religieuse ou publique.

*89 Extrait de GALLICÉ Alain et MOAL Laurence, *Les brefs de Bretagne : un exemple de réglementation publique en réponse aux risques maritimes dans le duché de Bretagne (XIIe-XVe siècle)*, Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest, T. 119, 2012, n°2, Presses Universitaires de Rennes, p. 81-108.

# 1502

**Voici les coutumes et autres noblesses du noble duché de Bretagne**

37 - Premièrement, tous les nefs et vaisseaux, quand ils s'aventurent sur la côte de Bretagne, tout est confisqué pour le comte sans que nul homme ni marchand n'y prennent rien sinon ceux qui les sauvent, qui doivent avoir leurs salaires selon leur tâche. À savoir : s'ils vont, au loin en mer et à l'aventure, quérir et sauver les biens, ils ont le tiers; et s'ils ne perdent [pas de vue la] terre, ils n'auront que salaire compétent au regard de la justice. Et parce que le pays de Bretagne est de si grand danger qu'à peine, tous les deux ans, une nef ne peut naviguer

38 - sans venir en danger de la seigneurie, il fut accordé entre le comte et toutes sortes de nefs, par le consentement du très chrétien Roi de France, suite à la prière, requête et supplication de tous les pays, que le comte mette des sceaux [de conduit]. Lesquels sont appelés brefs. [Par là,] il voulait, en sa terre, que toutes les nefs, qui chargeraient au duché de Bretagne jusqu'au royaume d'Espagne, en soient tenues. Ces dernières prendraient les brefs sur peine de perdre la nef avec tous ses biens. En conséquence, il fut accordé à toute nef qui s'aventurerait à sa dite terre et qui aurait le bref écrit sur papier, que la seigneurie ne prendrait rien ni souffrir que l'on ne prenne rien de la nef, des biens qui y sont, ni des marchandises. Excepté le droit des sauveurs, lequel est accordé afin qu'ils travaillent à sauver les biens. Et par ces convenances des brefs, toutes sortes de nefs et de marchandises sont assurées du droit et noblesse du dit prince. Mais elles doivent montrer les brefs de tous les voyages annuels à l'amiral ou à son lieutenant

39 - si toutefois il les requiert, ou autrement elles peuvent les tenir à présentation. Et c'est ainsi si le Roi d'Espagne ne se porte ni ne se soumet à cet accord, [comme il en est de même pour] les Anglais, dans le cas où ils viendraient chargés ou vides de leurs pays. Mais s'ils chargeaient là où sont les brefs, ils sont tenus d'en prendre, car s'ils sont sans les brefs, ils sont à la volonté du prince, corps et biens.

**Voici sur l'ordonnance pour quoi le vicomte de Léon est à coutume et sceaux**

Lesquels sont appelés sceaux de conduit, et non pas brefs. La raison fut parce que le vicomte était [responsable du droit de protection ou] droit de trépas, là où il convenait de rassembler

# 1520

**Voici les coutumes et autres noblesses du noble duché de Bretagne**

169b - Premièrement, [pour] les nefs et autres vaisseaux qui périssent et s'aventurent sur toute la côte de Bretagne, tout est conquis et confisqué au profit du noble duc et comte, et autres seigneurs de Bretagne. Ni homme marchand, maître, compagnon ou autres, n'y prennent rien, sauf

170 - ceux qui les sauvent [et] qui doivent avoir leur salaire selon qu'ils ont desservis. À savoir, s'ils vont loin en mer, à l'aventure, quérir et sauver les biens, ils ont le tiers ; s'ils restent près de terre, ils n'auront que salaire compétent au regard de la justice.

Et parce que le pays de Bretagne est de si grand danger qu'à peine par deux ans[1263] un navire ne peut mareyer[1264] sans venir en danger de la seigneurie du duc et comte de Bretagne. Il fut accordé et appointé entre le comte et toutes sortes de mariniers, par le consentement du très chrétien roi de France, et à la prière requise et supplication de tous les pays, que le comte mette des sceaux, appelés brefs, à tenir en sa terre. À savoir que tous nefs et navires qui chargeraient au duché de Bretagne jusqu'au royaume d'Espagne prendraient les brefs sur peine de perdre la nef ou le navire avec tous les biens.

Pour cela, il fut accordé que si une nef ou un navire s'aventure à sa dite terre en mettant en avant les brefs des lieux où ils seraient, par témoignage du papier, que la seigneurie ne prendrait rien, ne permettrait prendre des biens et marchandises, qui sont dans la nef ou navire, excepté le droit des sauveurs. Lequel fut accordé afin qu'ils travaillent à sauver les biens. Et par ces convenances des brefs, toutes sortes de navires et de marchandises sont assurés du droit et noblesse du prince. Et ils doivent montrer, à l'amiral ou à son lieutenant, les brefs de tous les voyages qu'ils auront faits en une année, si toutefois ils sont requis, ou autrement ils peuvent les tenir à présentation.

Et en ce que le Roi d'Espagne peut ne pas accepter ni se soumettre à cet accord, ni de même les Anglais, venus chargés ou vides de leurs pays ; mais s'ils chargeaient là où sont les brefs, ils sont tenus d'en prendre, car, s'ils sont sans les brefs, ils sont à la volonté du prince, corps et biens.

**Voici sur l'ordonnance pour quoi le vicomte de Léon est à coutume en sceaux**

171 - Tu dois savoir que le vicomte de Léon fut à coutumes en sceaux, lesquels sont appelés sceaux de conduit, nommés brefs. La raison en fut que le vicomte était [garant] du trépas[1265], là où il convenait de rassembler tous nefs et navires, chargés et vides. Afin que les uns ne soient nuisibles aux autres, du fait qu'ils étaient dans d'étranges contrées, il fut déclaré et accordé qu'il devait tenir des vaisseaux pour les protéger et les conduire en sa terre et [garantir] le trépas. Et pour permettre que toutes sortes de gens puissent prendre provision à sa terre, il fut accordé qu'il reçut certaine somme pour les sceaux. Et au cas où une nef passerait outre sans prendre provision à sa terre, sans avoir les sceaux, le vicomte aurait prise sur corps et biens. Pour cela, le vicomte les poursuivra, où qu'ils aillent, et les amènera avec lui, comme part forfaitaire à justicier en sa terre. Et ils sont tenus à montrer tous les sceaux des voyages qu'ils auront faits dans l'année. Et ainsi, le vicomte est tenu de protéger les vaisseaux et faire son pouvoir de leur porter paix au passage et en sa terre ; et c'est son droit depuis que homme a mémoire, depuis que les seigneurs de Bretagne ont conquis la vicomté. Et ce sont les deux noblesses au prince. Et cela, depuis que la noblesse fut toute au prince et qu'il a voulu que les Espagnols et autres puissent prendre port en sa terre ou toutes régions, là où seront les brefs, sans aventure, chargés ou à charger, sauf à les leur demander, pendant le dernier tiers de la marée, après avoir jeté au port leurs ancres en terre. Il peut les saisir ou aller les quérir quelque part en terre, au cas où ils ne passeraient pas le Raz de la Pointe Saint-Mathieu. Mais s'ils passent [sans brefs], ils ne seront pas sauvés volontairement et sans façon.

1263 Durée de vie d'un bateau : deux ans, en mer d'Iroise, en raison des fortunes de mer, fréquentes en ces parages.

1264 Naviguer : aller sur mer.

1265 *trespas* : Charles Dugast-Matifeux, *op. cit.*, « *J'ai vu différent écrit en latin sur le droit, appelé, « trespas ». Quand on passe sur la terre d'un seigneur, il lui est demandé le devoir de protection, appelé coustume, uniformément semblable aux protections que faisaient les chevaliers errans aux passants sur la terre d'autrui, avec de beaux coups de lance et peine de prison.* »

# 1502

une garantie contre l'énoncé du *droit de bris* et une facilité plus grande à en contester l'application jugée arbitraire, auprès du duc. Ainsi, ils n'ont plus affaire à un seigneur local resté à l'écart de la scène internationale comme à la période féodale.

« Si le sceau affirme l'authenticité d'un acte passé entre le duc et les usagers, reflet du caractère privé des premières « *coustumes de mer* », le bref émané de la chancellerie est de nature publique*[90]. Confectionnés, scellés et signés par la Chambre des comptes, les brefs sont contrôlés par les receveurs de cette Chambre*[91]. Au cours de son voyage, si un navire aborde un port breton, un contrôle s'exerce pour savoir si ce navire est en règle. Le tout se place sous le regard pointilleux de la Chambre des comptes. En cela, les brefs évoquent les titres de navigation maritime, tels qu'on les conçoit de nos jours.

« Pour les gens de mer, les brefs ne garantissent que contre l'application du *droit de bris*. Ils s'en contentent. Et prenant acte de l'institutionnalisation et de la fiscalisation du système, les Bretons comptent sur leur duc, les étrangers sur leur dirigeant, dans le cadre d'accords internationaux passés avec le duc de Bretagne pour faire respecter la réglementation et obtenir des évolutions qui leur sont favorables. Cette réussite est également liée à l'intérêt bien compris du pouvoir ducal : le *droit de bris*, considéré par le duc comme un de ses « *droits royaux et duchaulx* », lui permet d'affirmer sa souveraineté sur le domaine littoral et l'espace maritime en bordure de celui-ci. Il trouve ainsi des ressources financières grâce à un prélèvement qui devient au fil des temps une taxe de navigation que gonfle l'essor commercial et maritime du duché. Il est cependant à remarquer que dès la fin du XIVe siècle et tout au long du XVe siècle, avec la mise en place du convoi*[92], les ducs de Bretagne ont affirmé leur volonté d'être présent sur un territoire maritime où se déploie une route commerciale internationale, dont les limites dépassent celles du duché au sud. »*[89]

« Ils affirment ainsi leur présence sur une sorte de « *marche* » et y imposent leurs décisions, assurant à leurs ressortissants une certaine sécurité, une sorte de statut de neutralité. En fait, le système des brefs se place dans la continuité de celui du convoi, même

*suite page 286*

*90 Touchard Henri, « *Les brefs de Bretagne…* », Revue d'histoire économique et sociale, 34/2, 1956, p. 130.

*91 Arch. dép. Loire-Atlantique, E 201/13 ; Jones, Michael, *Recueil des actes de Jean IV…*, *op. cit.*, n° 840.

*92 François II, duc de Bretagne, met en place une flotte armée, accompagnant les navires marchands, en convoi, le long de ses côtes. Gallicé Alain et Moal Laurence, *Le convoi de la mer breton (1372-1559); une stratégie de mutualisation des risques ?* Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest, 120-2 | 2013, p. 153-178.

toutes nefs, chargées et vides. Afin que les uns ne trompent pas les autres, de ce qu'ils étaient dans d'étranges contrées, il fut accordé qu'il devait accompagner les vaisseaux pour les sauvegarder et conduire directement sur sa terre et [bonne fortune]. Et pour permettre que toutes personnes puissent prendre provisions à sa terre, il fut pour cela accordé qu'il reçut une certaine somme pour les sceaux. Et au cas

40 - qu'une nef passerait outre sans prendre provisions à sa terre et sans avoir les sceaux, elle aurait [à payer] un forfait en corps et en biens. Parce que le dit vicomte les suivra où qu'ils aillent et les amènera avec lui, comme chose forfaitaire à justicier en sa terre. Et ils sont tenus à montrer tous les sceaux des voyages qu'ils auront faits pour l'année. Et ainsi, le dit vicomte est tenu de maintenir les dits vaisseaux et faire son pouvoir de leur porter paix au dit passage, en sa terre. C'est son droit depuis que homme a mémoire, depuis que les seigneurs de Bretagne ont conquis la vicomté, et ces deux noblesses sont au prince. Depuis que la noblesse fut toute au prince, il a voulu que les Espagnols et autres [marins] de pays étrangers puissent prendre port en sa terre, sans aventure, chargés ou à charger, là où les brefs seront. Sauf à leur demander les brefs, pendant la tierce marée et après avoir jeté au port leurs ancres en terre, [il pourra] les saisir ou aller les quérir où qu'ils soient, au cas où ils ne passeraient pas le Raz de la Pointe Saint-Mathieu et, en ce cas [d'absence de sceaux],

41 - ils ne seront pas sauvés en aucune manière.

**Ici commencent les jugements de la mer, des nefs, des maîtres, des mariniers et aussi des marchands, et de tout leur être**

*I.* Et premièrement, quand l'on fait un homme, maître d'une nef et que la nef [appartient] à plusieurs compagnons, si la nef s'en va du pays dont elle est et qu'elle vienne à Bordeaux ou en autre lieu et, si elle se frète pour aller en pays étranger, le maître ne peut pas vendre la nef, s'il n'a procuration ou mandement des seigneurs. Mais, s'il a besoin d'argent, pour les dépenses de la nef, il peut mettre les appareils en gage, par le conseil des mariniers de la nef. C'est le jugement en tel cas.



*Décaméron,* de Boccace, traduction par Laurent de Premierfait, 1414 © BnF Arsenal, ms-5070 réserve, f° 51 v° (1401-1500).

*Cette miniature flamande est métaphore des* us et coutumes *au Moyen Âge du* XV*e siècle : le Seigneur garantit le droit de* trépas *et touche les coutumes (*brefs de sauveté, de conduit et de victuaille*), l'artisan fabrique et alimente le commerce par mer, le sauveteur prend soin des personnes et de leurs biens.*

# 1502

*II.* [Item,] une nef est en un havre et y demeure attendant son fret et un temps [propice]. Et quand ce moment vient de partir, le maître doit prendre conseil auprès de ses compagnons et leur dire : « Seigneurs, vous plait-il, ce temps ? » Certains diront : « Ce temps n'est pas bon, car il est nouvellement venu et nous devons laisser asseoir. » Et les autres diront

42 - « Le temps est bel et bon. » Alors le maître est tenu à s'accorder avec la plus grande partie de ses compagnons ; et s'il faisait autrement et que la nef se perdait, il est tenu de rendre la nef ou la somme qu'elle serait estimée, s'il a de quoi. C'est le jugement.

*III.* Item, si une nef se perd en toutes terres, en quelque lieu que ce soit, les mariniers sont tenus de sauver le plus qu'ils pourront sauver des biens de la nef et des denrées. Et s'ils aident à les sauver, le maître est tenu de leur bailler leurs coûts, raisonnablement, pour venir en leur terre. Et aussi s'ils ont sauvé tant [de biens] que le maître ne puisse [le] faire, alors le maître peut bien gager des choses qui seront sauvées à tout prud'homme, pour les racheter. Et s'ils n'aident pas à sauver lesdites choses, il n'est en rien tenu à les pourvoir, et ils perdent leurs loyers si la nef est perdue. Le maître ne peut vendre les appareils de la nef, s'il n'a commandement ou procuration des seigneurs. Ainsi il doit les mettre en sauvegarde, jusqu'à temps qu'il sache la volonté des seigneurs, et il doit le faire le plus loyalement qu'il

43 - pourra. Et s'il faisait autrement, il est tenu à compensation, s'il a de quoi. C'est le jugement.

*IV.* Item, une nef, chargée, part de Bordeaux ou d'autre lieu ; s'il advient toutefois que la nef soit en danger, l'on sauve le plus qu'on peut des denrées. Les marchands et le maître sont en grand débat. Les marchands demandent au maître à avoir leurs denrées. Cela se doit, en payant ce fret de tant que la nef aura fait tel voyage, vue par vue, cours par cours, s'il plait au maître. Et si le maître veut, il peut radouber la nef. Si c'est le cas, elle peut être prestement réparée ; et si ce n'est pas le cas, il peut en louer une autre pour achever son voyage. Le maître aura son fret en fonction des denrées sauvées. Et il doit, [sur] le fret des denrées qui sont sauvées, tout compter, livre à livre, et payer les denrées selon l'avènement des coûts qui auraient été engagés des denrées sauvées. Et s'il était de telle manière que le maître et les mar-

*Le routier de la mer,* 1502, feuillet 21, page 40.

*Le grant routtier,* 1520, feuillet 87, page 172.

# 1520

## Pilote côtier - Coutumes et Rôles d'Oléron
### *2 – Rôles d'Oléron*

**Voici comment les maîtres[1266] des navires, marchands, autres mariniers et compagnons doivent diriger et gouverner par le jugement de la mer et Rôles d'Oléron**

*I. Défense au patron de vendre le navire et cas où il peut l'emprunter (*les titres sont de Fontenelle de Vaudoré[1267]*)*

172 - Et premièrement, quand l'on désigne un maître d'une nef ou autre navire et que la nef appartient à plusieurs propriétaires[1268], qui part de son pays d'origine pour se rendre à Bordeaux ou à Rouen ou en tout autre pays, à l'effet de s'y fréter pour aller en Écosse[1269] ou en tout autre pays étranger, le maître ne peut pas vendre la nef sans procuration ou sans ordre des propriétaires. Mais, s'il a besoin d'argent, pour le service de la nef, il peut mettre, après avis des marins[1270], des apparaux en gage. C'est le jugement en tel cas.

*II. Défense au patron de mettre à la voile sans consulter l'équipage*

Item, lorsqu'une nef est dans un havre où il demeure pour attendre le moment favorable de partir, le maître ne peut mettre à la voile, sans consulter ses compagnons, et doit dire à ceux qui le composent : « *Seigneurs, ce temps vous plait-il*[1271] *?* » Certains diront : « *Ce temps n'est pas bon, car il vient d'arriver et nous devons le laisser asseoir.* » D'autres diront : « *Le temps est bel et bon* » ; le maître doit se conformer à l'avis du plus grand nombre de l'équipage ; car s'il fait autrement et que la nef périsse, il est tenu d'indemniser [les propriétaires de] la nef ou son estimation, s'il a de quoi. C'est le jugement

*III. Du sauvetage du navire naufragé*

Item, Lorsqu'un navire ou une nef périt, par fortune, en quelque lieu que ce soit, les mariniers sont tenus de sauver le plus qu'ils pourront des débris et du chargement. Dans ce cas, le maître doit leur payer un salaire raisonnable et les frais de retour dans leur pays autant que la valeur des choses sauvées peut suffire ; et [s'il n'a pas assez d'argent,] il peut mettre les objets sauvés en gage[1272] à tout prud'homme qui les veut. Et si les marins refusent de travailler au sauvetage,

173 - le maître ne leur doit rien ; au contraire, quand le navire se perd[1273] ils perdent aussi leurs loyers. Le maître ne peut vendre les choses sauvées, sans ordre ou procuration des propriétaires ; mais jusqu'à ce qu'il ait reçu leurs instructions, il doit mettre tous ces objets en lieu sûr avec la plus grande exactitude, sous peine d'en répondre, s'il a de quoi. C'est le jugement.

---

1266 J'ai adopté une traduction au plus près du texte de Pierre Garcie.
- J'ai gardé le terme de *maître de nef* ou *maître de navire* pour *capitaine* ou *patron* ;
- J'ai gardé le terme de *marinier*, pour la fonction de marin ;
- J'ai gardé le terme de *compagnon*, pour la notion d'équipage, entité juridique propre en fonction d'un engagement les liant au maître ;
- Pour *nef*, j'ai gardé le terme ancien de *nef* et j'ai mis le mot *navire* ou *vaisseau* lorsqu'il est employé.

1267 Le texte qui va suivre présente l'imprimé de 1502 (page paire) et celui de 1520 (page impaire) de Pierre Garcie. Les notes sont de quatre auteurs : celles d'Armand Désiré de La Fontenelle de Vaudoré, (1784 - 1847), *Lois et usages maritimes de l'Aquitaine du Nord (Poitou, Aunis et Saintonge),* 1847 ; celles de Charles Dugast-Matifeux, *Notice sur Pierre Garcie-Ferrande et son routier de la mer*, in Annales de la Société académique de Nantes et de Loire-Inférieure, tome 38, 1867 ; celles de Jean-Michel Pardessus, *Collection des Lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle, dédiée au Roi. Imprimé par autorisation du Roi, à l'Imprimerie royale.* 1828-1845. 6 vol., in-4°, Reliure de 1871 ; celles de Marguerite Reverseau-Leipp, *La vie maritime en Bas-Poitou du X^e à la fin du XV^e siècle*, 1954, p. 64.

1268 *seigneur* : propriétaire.

1269 Il y a *La Rochelle* et *Rouen*, dans la version adoptée par J. M. Pardessus. Mais l'indication de *l'Escosse* est omise par ce savant. Du reste, d'après ses notes, il parait qu'elle ne se rencontre dans aucun des documents dont il s'est servi et qu'elle est toute particulière à l'édition de Garcie (1520). Pour l'édition de 1502, la mention d'Écosse est liée à l'histoire : l'intervention des Écossais dans la lutte anglo-française, surtout pendant la résidence habituelle de Charles VII en Poitou, de 1418 à 1436, avait établi nécessairement des relations entre cette province et l'Écosse. Matifeux, *op. cit.*, p. 46.

1270 *compaignon* : équipage ; notion de groupe, d'équipe, de compagnons, au sens de *manger le pain ensemble* (latin : *cum panere*) ; marinier : marin, matelot, au sens de métier.

1271 Le verbe *haister* ou *hetter*, plaire, est encore employé en Bas-Poitou, où on dit : *Telle chose vous haiste-t-elle ? vous plaît-elle ?* Matifeux *op. cit.*

1272 Le maître, *maître de barque*, n'est plus le directeur du navire, dans ce cas, mais un mandataire qui doit agir au mieux dans l'intérêt de ses commettants.

1273 « *En cas de prise, de bris et naufrage, avec perte entière du navire et des marchandises, les matelots ne peuvent prétendre aucun loyer.* » Article 258 du *Code de commerce*. p. 46.

affirmation de la prise en compte du risque, même affirmation de droits régaliens, même institutionnalisation et fiscalisation.

« Les brefs sont devenus une taxe unique de navigation permettant l'entrée dans les ports bretons, la possibilité de s'y ravitailler, d'y trouver des pilotes et d'y commercer.

« Comment expliquer les qualifications donnée aux divers brefs ? Longtemps, on les a expliqués par le droit particulier qu'ils apportent à leurs possesseurs : le *bref de sauveté* rachète le droit de bris, le *bref de conduite* autorise la prise de pilote, le *bref de victuaille* permet le ravitaillement à terre, le *bref d'année* donne tous ces droits aux petits caboteurs*93.

« Sans doute, s'est-il produit une assimilation entre des éléments ouvrant à des droits différents et établis en divers lieux. Un tarif commun s'élabora tenant compte des tonnages : jusqu'à 5 tonneaux on prend un *bref d'année*, de 5 à 9, un de *victuaille,* de 9 à 19, un bref de *sauveté.* Les deux brefs de *victuaille* et de *conduit* forment le demi-bref et, au-dessus de 19 tonneaux, les trois brefs de *sauveté, conduit et victuaille**94 sont exigés. Cette taxation pèse plus lourdement sur les gros navires. En ce sens, les brefs sont devenus un impôt sur la navigation »*89.

« Les brefs furent affermés.*95 Les aveux fournis par les abbés de Saint-Mathieu précisent qu'ils percevaient le dixième des taxes de mer perçues à Saint-Mathieu, Brest et Le Conquet. Les fermiers des brefs aux ports de départ s'empressaient de vendre aux capitaines, les brefs dont ils auraient ultérieurement besoin. Le rôle du fermier de Saint-Mathieu se réduisit alors à contrôler les bateaux au passage, à infliger les amendes ou vendre les brefs manquants. Les raz étaient au XIVe siècle ce qu'est le canal de Suez à notre époque. Il n'est pas surprenant que les étrangers aient ressenti certaines de ces pratiques comme une spoliation par des naufrageurs.

« En 1483, la recette générale des brefs du duché fut affermée 5000 livres. Elle représentait près du tiers des recettes ordinaires du duché de Bretagne »*95.

*93 Pasquiou, Yves, *Du droit d'épave, bris et naufrage…*, *op. cit.*, p. 40 ; Planiol, Marcel, *Histoire des nstitutions de la Bretagne…*, *op. cit.*, t. IV, p. 185-186 ; Boiteux, Louis Augustin, *La fortune de mer et le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, Paris, SEPVEN, 1968, p. 32-33.

*94 Arch. dép. Loire-Atlantique, B 121, f° 112-113.

*95 Michéa, Hubert, *L'abbaye de Saint-Mathieu, la mer, la guerre, la ville (XIIIe – XVIe siècle)* - et Jones Michael, *Privilèges des abbés de Saint-Mathieu*, « *Actes de Jean IV* », n° 755, cit. A.N. JJ 227 n° 197. Actes du Colloque, 23-24 septembre 1994.

# 1502

chands promissent, aux gens qui les aideraient à sauver la nef et les dites denrées, la tierce partie ou la moitié des dites denrées

44 - qui pourraient être sauvées dans le péril où ils sont, la justice du pays doit bien regarder quelle peine et quel labeur ils auront mis à les sauver. Et selon cette peine, malgré telle promesse que les maîtres et marchands leur auraient faite, les récompenser. C'est le jugement.

*V.* Item, une nef, chargée ou à vide, part de toute contrée et arrive en tout lieu, les mariniers ne doivent pas sortir sans le congé du maître car, si la nef se perdait ou empirait par quelque aventure, ils sont tenus à dédommager. Mais, si la nef était en ce lieu, ancrée de deux ou trois amarres, ils peuvent bien sortir sans le congé du maître, en laissant une partie des mariniers garder la nef et les denrées et ils doivent en revenir à temps sur leur nef. Et s'ils étaient absents [au temps prévu], ils doivent dédommager, s'ils ont de quoi. Et tel est le jugement.

*VI.* [Item,] les mariniers se louent avec leur maître. Si deux s'en vont au dehors sans le congé de leur maître, qu'ils deviennent ivres, puis qu'ils soient [pris] par des querelles et bagarres, avec certains

45 - qui sont blessés, le maître n'est pas tenu à les faire guérir, ni à les pourvoir en rien. Ainsi, il peut bien les mettre hors de la nef, avec leurs effets personnels ; et s'ils coûtent, ils sont tenus à payer le supplément au maître. Mais si le maître les envoie en service, pour le profit de la nef et, s'ils se blessaient ou qu'on leur fit une blessure, ils doivent être guéris aux frais de la nef. C'est le jugement.

*VII.* [Item,] quand il advient qu'une maladie prend un des mariniers de la nef, en faisant son service, le maître doit le mettre hors de la nef. Et s'il doit quérir hôtel et lumière comme graisse ou chandelle, il doit lui bailler un valet de la nef ou lui louer une femme qui prenne soin de lui. Et s'il doit le pourvoir de telle viande comme l'on use sur la nef, [il en recevra] autant qu'il en prenait en bonne santé, rien de plus, si cela plait au maître. Et s'il veut avoir viandes plus délicieuses, le maître n'est pas tenu de les quérir, si ce n'est à ses dépens. Et si la nef était prête à partir, elle ne doit pas rester pour lui. S'il

46 - guérit, il doit avoir son loyer lui appartenant, en rabattant le fret que le maître lui a fait. Et s'il

# 1520

*IV. Au cas où le navire est innavigable*

Item, lorsqu'une nef, partie de La Rochelle ou d'un autre lieu avec son chargement devient hors d'état de continuer sa route, on doit sauver le plus qu'on peut des choses chargées. Il s'élève parfois contestation entre le maître et les chargeurs, qui demandent qu'on leur délivre ce qui leur appartient. Le maître ne peut s'y refuser, pourvu que les chargeurs paient le fret au prorata du voyage effectué, vue par vue, cours par cours[1274], si le maître l'exige ; mais s'il le préfère, il peut faire réparer[1275] sa nef, s'il y a moyen d'y procéder promptement ; et s'il ne le peut, il lui est permis de fréter une autre nef pour achever le voyage. Le fret des choses sauvées, de quelque manière que ce soit, doit être payé au maître. Le fret des denrées sauvées et ces denrées contribueront, livre à livre, à payer les frais du sauvetage. Si dans le péril, un maître et des chargeurs promettaient à ceux qui les aideront à sauver la nef ou les marchandises un tiers ou la moitié des denrées qui seront sauvées, les juges du lieu doivent bien examiner leur peine et leur travail et en proportion les récompenser[1276], (sans avoir égard à la promesse que le maître ou les marchands auraient faite). C'est le jugement.

*V. Obligation des gens de l'équipage de ne pas quitter le navire*

Item, lorsqu'une nef, partie vide ou chargée, arrive dans un port, les mariniers ne peuvent en sortir sans la permission du maître ; autrement s'il en résultait que la nef pérît ou éprouvât un dommage et fortune, ils sont tenus d'en supporter l'indemnité[1277].

174 - Mais si le navire est dans un lieu amarré de deux ou trois amarres, il suffit qu'une partie des compagnons mariniers reste ; les autres peuvent sortir sans permission du maître, pourvu qu'ils reviennent à temps, à peine d'amende en cas de retard. Et c'est le jugement.

*VI. De la police du navire et du matelot blessé pour le service*

Item, lorsque deux mariniers, loués avec le maître pour un voyage, vont à terre sans permission du maître et qu'ils s'enivrent là, se querellent et se battent au point que certains sont blessés ou malades, le maître n'est pas tenu de les faire guérir ni de rien leur fournir ; il peut même les congédier, avec leurs effets personnels ; et s'ils représentent un coût, ils sont tenus d'indemniser le maître au maximum. Mais si le maître les envoie à terre pour le service de la nef et qu'ils soient blessés ou qu'il leur arrive tout autre accident, ils doivent être traités jusqu'à guérison aux dépens de la nef. C'est le jugement.

*VII. Du matelot qui tombe malade dans le navire*

Item, lorsqu'un des mariniers de la nef tombe malade en faisant le service du navire, le maître doit le mettre à terre. Et s'il doit le placer dans une maison, lui procurer de la graisse[1278] ou chandelle pour l'éclairer, lui donner un des serviteurs de la nef, ou louer une femme pour le soigner et lui fournir de la viande comme il en aurait reçu dans la nef, s'il était en santé, il le doit mais rien de plus, si le maître ne le veut. Et si l'homme malade veut avoir une nourriture plus délicate, le maître n'est pas obligé de la lui fournir, si ce n'est à ses dépens. Lorsque la nef est prête à partir, le maître ne doit pas attendre. S'il guérit, il conserve le droit d'être payé de ses loyers, moins les frais ; et s'il meurt, sa femme et ses proches amis les reçoivent à sa place. Et tel est le jugement.

---

1274 C'est une possibilité qui est donnée au maître de fréter ou non un autre navire, ainsi que le veulent les articles 16 et 37 de *l'Ordonnance* de Wisby, et il a son fret à proportion du trajet effectué. Wisby est la ville de Gothland dans la Baltique, c'est un entrepôt maritime considérable dès le x^e^ siècle. Valin, René-Josué, (1695-1765, son *Commentaire sur l'Ord. de la marine de 1681*, t. II) appelle cette manière de régler le fret, *veue par veue, cours par cours,* qui est l'expression propre de cet article. Néanmoins l'art. 296 du *Code de commerce* paraît enjoindre au capitaine dont le navire ne peut être radoubé d'en louer un autre. Et dans le cas où il ne l'a pas pu, le fret est dû à proportion du voyage effectué.

1275 Le mot *adobler* vient du mot saxon *dubba* et se rend par le verbe *adouber*, employé dans le vieux français, qu'on trouve dans le *roman du Brut*. Jean d'Anthon, dans ses *Chroniques*, en parlant de vaisseaux à réparer, se sert aussi du mot *radouber*, qui est encore en usage dans le Bas-Poitou, pour raccommoder (des vêtements).

1276 *guerdonner* : récompenser.

1277 *amender* : indemniser.

1278 On brûlait de la graisse et non de l'huile, dans les lampes.

# 1502

— *La réglementation maritime*

« Le commerce*96 fait l'objet dès le Moyen Âge de règlements très détaillés ; pourtant, il n'existe pas de véritable code maritime français. Les contestations pouvant naître sur mer sont jugées selon des règlements de détail, qui se sont formés au hasard des circonstances et qui semblent compléter une loi maritime ancienne et connue de tous, bien que non écrite. Jusqu'à la fin du XIe siècle, c'est le règne de la coutume orale, née des rapports et des rencontres des marins en mer, formée par la répétition de certains cas et conservée dans la mémoire des juges. Pourtant, la coutume ne pouvait suffire aux besoins nouveaux et il devint nécessaire d'en appeler au jugement d'hommes expérimentés en matière maritime qui pouvaient, quand le cas n'était pas prévu par la coutume, y suppléer tout en restant dans le même esprit ; ce qui conduisit à la création de tribunaux maritimes spécialisés. De même, pour aider la mémoire des juges, on procéda à la rédaction de certaines coutumes, puis on les compléta selon les besoins du moment et du lieu. Mais ce qui est frappant, c'est la stabilité de ce droit maritime, dans l'espace comme dans le temps, ce qui s'explique du reste aisément : la navigation, née du besoin d'échanger des produits, entraîne des rapports entre les peuples. Il ne peut donc y avoir qu'une loi pour régler une affaire entre deux personnes de nationalités différentes. Ainsi le droit maritime, en usage sur les côtes ouest de la France au Moyen Âge, est à peu de chose près le même que celui qui régit les autres pays ; il évolue peu au long des siècles.

— *Une jurisprudence internationale*

Cette réglementation dans l'Ouest a donné naissance à un texte qui sera la base de la législation maritime privée du Xe au XVe siècle : les Rôles ou jugements d'Oléron. Ce texte est connu en France par la copie qu'en donne Pierre Garcie dans son *grant routtier* de 1502 et 1520.

Les manuscrits conservés en Angleterre en donnent des états différents, ce qui indique que tous les articles de l'édition Garcie n'ont pas été rédigés en même temps ; on distingue

- les 25 articles primitifs français (av. 1266), qui sont seuls dans les manuscrits anglais et les versions castillane et flamande ;
- 2 articles qu'on ne retrouve pas ailleurs qu'en France.
- 8 articles qui figurent au *Black book of the*

*96 Reverseau-Leipp Marguerite, « *La vie maritime en Bas-Poitou du Xe à la fin du XVe siècle* », *op. cit.*, p. 4-64.

meurt, sa femme ou ses proches amis le reçoivent à sa place. Et tel est le jugement.

*VIII.* Item, une nef est chargée pour aller à Bordeaux ou en autre lieu. Il advient que la tourmente la prenne en mer et qu'elle ne peut y échapper, sans jeter les denrées [pour l'alléger]. Le maître doit dire : « *Seigneurs, il convient de jeter, au dehors, ces denrées pour sauver la nef.* » Et s'il n'y a nul marchand qui ne réponde volontairement, ou qui agrée le jet, [alors] le maître ne doit rien faire [d'autre] que ce qui est bien. [Puis], lorsqu'il viendra, à bon port, pour décharger, il jurera, lui et le tiers de ses compagnons sur le saint Évangile de Dieu, qu'il le faisait pour sauver le corps de la nef et les autres denrées qui y sont encore. Et les vins qui auront été jetés, doivent être pris aux frais de ceux qui seraient tenus à sauveter. Et quand ils seront

47 - vendus, on doit les répartir livre à livre, entre les marchands. Le maître doit y avoir une part et compter la nef ou le fret, à son choix, pour recouvrer le dommage. Le marinier doit avoir un tonneau franc, [en participant] au jet, selon qu'il se sera conduit comme tout marin en mer. Et s'il se conduit mal, il n'aura rien [comme part] de franchise, les marchands peuvent bien s'appuyer, en cela, sur le serment du maître. C'est le jugement.

*IX.* [Item,] sil advient que le maître coupe son mât par force de gros temps, il doit appeler les marchands qui ont les denrées en la nef, s'ils sont là, et leur dire : « *Seigneurs, il convient de couper ce mât, pour sauver la nef et les denrées, car c'est chose convenable en loyauté.* » Et quelque fois, il advient que l'on coupe les câbles et que l'on abandonne câbles et aussières pour sauver la nef et les denrées, toutes ces choses sont comptées, livre à livre, comme jetées. Et si Dieu permet que la nef arrive à son lieu de débarquement convenu juste pour se sauver, les marchands doivent payer [les frais] advenant sans délai ou

48 - vendre, gager l'argent avant que les denrées ne soient mises hors de la nef. Et si la nef est à louage et [que] le maître y resta en raison de leur débat et [qu'il constate] le coulage [de quelques barriques], il ne doit pas en partir sans avoir son fret comme si les tonneaux fussent pleins. C'est le jugement.

*X.* Item, le maître d'une nef vient à son port convenu pour déchargement, il doit montrer aux mar-

# 1520

*VIII. Du jet pour sauver le navire*

175 - Item, lorsqu'une nef, chargée pour aller à Caen ou autre lieu, est surprise par la tempête, de telle manière qu'elle ne puisse échapper sans faire jet à la mer, des denrées et marchandises, pour alléger la nef et sauver ce qui reste, le maître doit dire aux chargeurs[1279] : « *Seigneurs, il est nécessaire de jeter*[1280] *des marchandises pour sauver la nef.* » Et si aucun des marchands ne puissent répondre pour donner leur intention, ou qui n'agréent pas par leur silence, alors le maître doit faire ce qui sera judicieux. Et s'ils ne l'agréent pas et le contredisent, le maître n'en a pas moins le droit de faire le jet lorsqu'il le croit nécessaire, pourvu que lui et le tiers[1281] de ses compagnons jurent sur les saints Évangiles, lorsqu'on sera arrivé au lieu de déchargement, que le jet a été fait pour sauver la nef et le reste du chargement. Les vins qui auront été jetés doivent être estimés aux frais[1282] des marchands qui étaient tenus à les sauver. Une fois vendus, le prix en est réparti livre à livre, au marc la livre, entre les marchands, en comptant la nef ou le fret, au choix[1283] du maître. Les mariniers qui auront travaillé avec zèle, comme bonhomme en mer, et comme il convient, à sauver la nef, auront un tonneau franc[1284] de contribution au jet. Ceux qui n'auront pas travaillé convenablement ne jouiront d'aucune franchise ; et à cet égard on s'en rapportera au serment du maître. C'est le jugement.

*IX. Du mât et des ancres sacrifiés pour le salut commun*

Item, lorsque le maître est contraint par l'effet de la tempête à couper son mât, il doit informer les marchands et, s'ils sont là, leur dire : « *Seigneurs, il convient de couper ce mât, pour sauver la nef et les marchandises, car c'est chose convenable en loyauté.* » Et plusieurs fois, s'il advient que l'on coupe câbles, funins et ancres pour sauver la nef et les marchandises,

176 - le prix des choses ainsi sacrifiées est payé comme en cas de jet, livre à livre. Et si Dieu permet que la nef arrive à bon port, les marchands doivent payer leur part contributive comptant, sans délai et ils ne peuvent vendre, gager l'argent avant que leurs marchandises ne soient mises hors de la nef[1285]. Et si la nef est louée et que le maître, obligé d'y rester en raison de leur contestation, constate le coulage[1286] [de quelques barriques], le maître ne doit pas en souffrir, mais, au contraire, il peut exiger son fret, comme pour les autres barriques pleines[1287]. C'est le jugement.

*X. Obligation du maître et de l'équipage de bien décharger les marchandises*

Item, le maître d'une nef qui arrive heureusement au lieu de débarquement, doit montrer aux marchands les cordages avec lesquels il guindera les marchandises ; et s'ils ne les trouvent pas convenables, il doit les réparer ou remplacer ; autrement si le tonneau se perdait par la mauvaise qualité des guindages ou

1279 Première nomination de cette ville : Caen.

1280 Le jet (jeter à la mer) est un des points les plus importants de la législation maritime, sur lequel on peut consulter le droit romain, les *lois rhodiennes* (de Rhodes -IVe–IIIe siècles av. J.-C.), le *Consulat de la mer* (à Barcelone vers le XIIIe et XIVe siècles ; l'*ord de la marine de 1681*, tit. 8 du liv. et les art. 410 et suivants du *Code de commerce* (XVIIIe et XIXe siècles).

1281 Les art. 20, 21 et 38 de *l'Ord.* de Wisby ne demandent que le consentement du tiers de l'équipage mais l'art. 1er tit. 8, liv. 3 de *l'Ord. de la marine* paraît exiger le consentement de la majorité des gens de l'équipage, ce qui, comme le dit R.-J. Valin, parait plus juste. Le *Code de commerce*, art. 410, exige l'avis des intéressés présents dans le vaisseau et de la majorité de l'équipage. Il porte de plus que, s'il y a diversité d'avis, celui du capitaine et de la majorité de l'équipage doit être suivi. La règle qui prévaut donne priorité au navire. Ce code exige le consentement des chargeurs, mais le maître peut y surseoir en rappelant que les chargeurs doivent *commencer le jet*.

1282 Prix, frais, avances, à raison de, en proportion, (Dic. Godefroy, *op. cit.*).

1283 L'art. 21, ch. 6 du *Guidon de la mer* (à Rouen, XIVe siècle), avait la même disposition. Par contre l'*Ord.* de Wisby, art. 5, donnait le choix aux marchands. L'art. 7, tit. 8, liv. 3 de *l'Ord. de la marine*, dispose, et c'est bien plus équitable, que « *la répartition, pour le payement des pertes et dommages, sera faite sur les effets sauvés et jetés, et sur moitié du navire et du fret, au marc la livre, de leur valeur.* » Cette disposition est reproduite dans l'art. 417 du *Code de commerce*.

1284 Cette expression de *tonneau*, qui était alors employée presque uniquement pour les vins, prouve, de plus en plus, que les Rôles d'Oléron ont pris leur origine dans le pays où le transport des vins par mer était la branche principale du commerce maritime.

1285 Si celui qui doit recevoir les marchandises ne paye pas, on peut retenir ces mêmes marchandises, jusqu'à concurrence de sa portion dans la contribution. Art. 21, tit. 8, liv. 3, de l'*Ord. de la marine*, conforme aux lois rhodiennes et à l'opinion des anciens auteurs.

1286 *coullaison :* coulage, perte de liquide des futailles.

1287 Ainsi le coulage, quand il n'y a pas faute du capitaine, est au compte des chargeurs. Du reste, après R.-J. Valin, sur l'art. 31, tit. 6, liv. 3 de l'*Ord. de la marine*, le coulage ordinaire des liqueurs, dans le trajet du Golfe d'Aquitaine, en Normandie, en Picardie et toute la Manche, est estimé de 2 à 3 %. Pour les voyages plus longs, le coulage est estimé proportionnellement au temps de déplacement, quand il n'y a pas eu d'engagement écrit.

*Admiraulty*[*97], probablement antérieurs au XIV[e] siècle.

- enfin les 20 articles supplémentaires de l'édition 1520 de Pierre Garcie, qui traitent exclusivement de bris, naufrages, épaves maritimes.

Quant à la date de rédaction, il est bien difficile de la fixer. On possède une preuve certaine de l'existence des Rôles d'Oléron avant 1266 puisqu'ils sont utilisés dans un corps de lois maritimes castillanes de cette date. Mais ils existaient sans doute depuis longtemps en tant que coutume non rédigée, conservée dans la mémoire. Les jugements se présentent sous forme d'un recueil d'usages, chaque article se terminant par : « *c'est le jugement en ce cas* » ; les cas jugés font loi. Ces cas avaient-ils été jugés à Oléron ? C'est possible car le Coutumier d'Oléron cite une cour de loi maritime importante, *la Cour du maire d'Oleron,* à laquelle s'adressaient les marins, fussent-ils étrangers.

— *Le contenu des Rôles*

Les rapports entre le patron et l'équipage sont bien précisés dans les Rôles d'Oléron. Le patron d'un navire, dont la mission consiste uniquement à diriger le navire et à pourvoir aux besoins de la navigation, n'a pas le droit de vendre le navire pendant le voyage sans ordre ou procuration du propriétaire ; tout au plus pourra-t-il, s'il a besoin d'argent pour le service du navire, mettre en gage le gréement, et seulement avec l'avis de 1'équipage (*Rôle d'Oléron* I). Même si le bateau périt en mer, le patron devra, sous peine d'amende, attendre l'autorisation du propriétaire pour vendre les biens qui auraient pu être sauvés. Il pourra toutefois mettre en gage, sans demander conseil à l'équipage, les objets sauvés afin de procurer l'argent nécessaire aux marins pour regagner leur pays ; mais cela seulement dans le cas où les marins auront travaillé convenablement au sauvetage. Sinon le patron ne leur doit rien et ils perdront même leurs gages (*Rôle d'Oléron* III). Ainsi le patron est maître de décider pour tout ce qui concerne l'équipage, mais dès que l'intérêt du bateau, donc du propriétaire, est en jeu, patron et équipage sont associés pour mener à bien le voyage, sous la responsabilité du patron toutefois. Cette idée d'association reparaît entre copropriétaires pour l'exploitation d'un navire, entre les navires d'un même port naviguant de conserve, entre le patron et les marchands ; cela s'explique par le manque de capitaux qui empêchait une seule personne de prendre en mains une affaire ; les risques

*97 *Black Book of the Admiralty. Monumenta juridica, with a translation and an appendix*, Ed. by T. Twiss. 4 vols. London, 1871-76.

# 1502

chands les cordages avec lesquels il chargera et, si certains sont à réparer, le maître doit le faire ; car, si le tonneau se perdait par défaut de guindage ou de cordage, le maître est tenu à le payer aux marchands, [à répartir] entre lui et ses mariniers. Si le maître doit payer selon ce qu'il doit prendre par guindage, il doit premièrement recouvrir le dommage du guindage. Et le reste doit être réparti entre eux. Mais si, d'aventure, les cordages rompent sans que le maître les montrât aux marchands, lui et les mariniers sont tenus à rendre le dommage. Mais si les marchands disent : « ce cordage est bel et bon » et qu'ils rompent, chacun doit

49 - répartir le dommage, à savoir [pour] le marchand en fonction de la quantité de vin seulement et [le reste pour] le maître et les mariniers. C'est le jugement.

*XI.* Item, une nef est chargée à Bordeaux ou autre part et lève sa voile pour mener ses vins. Mais le maître et ses mariniers ne mettent leur voile comme ils devraient. Le mauvais temps les prend en mer, de telle manière que la futaille est détruite, que la pipe et le tonneau sont défoncés. La nef arrive à atteindre le lieu convenu de déchargement ; le marchand dit au maître que, de la futaille, le vin est perdu, le maître dit que non. Si le maître peut jurer, lui et ses mariniers, qu'ils soient trois, quatre ou six que les marchands désigneront, que les vins ne se perdissent pas du fait de la futaille, ni à cause d'eux comme le disent les marchands, ils doivent être quitte et délivrés ; mais s'ils ne veulent jurer, ils [doivent un dédommagement, car] ils sont tenus à bien ajuster leur voile, avant de répartir leur charge. C'est le jugement.

*XII.* Item, un maître loue ses mariniers et les doit bien tenir en paix et s'offre à être leur juge.

50 - S'il y en a un qui contredit l'autre, avant de mettre à table le vin et le pain, celui qui mentira doit payer 4 deniers. Et si quelqu'un ment au maître, il payera 8 deniers. Et si le maître ment à quelqu'un, il paiera aussi 8 deniers. S'il est ainsi que le maître frappe un de ses mariniers, le marinier doit attendre le premier coup, comme du poing ou de la paume. Et s'il le frappe de nouveau, il peut se défendre. Si le marinier frappe [le premier] le maître, il doit payer 5 sols ou perdre le poing. C'est le jugement.

*XIIbis.* [Item,] une nef est affrétée à Bordeaux ou

# 1520

cordages, le maître et les mariniers[1288] sont tenus d'indemniser les marchands. Cette indemnité sera payée sur le salaire dû pour le guindage qui sera d'abord employé à cela ; le surplus sera réparti entre le maître et l'équipage. Si les cordages rompaient sans que le maître les eût préalablement montrés aux marchands, ils en sont pour leur frais. Mais, si les marchands ont trouvé les cordages « *bons* » et que cependant ils rompent, chacun doit supporter sa perte propre, c'est à dire chaque marchand perd le vin[1289] qui lui appartenait, ainsi que le maître et les mariniers. C'est le jugement en ce cas.

*XI. Des pertes arrivent par le mauvais arrimage.*

Item, une nef a pris un chargement de vins à Brest ou ailleurs et met à la voile pour sa destination. Mais le maître et ses mariniers ne mettent leur voile comme ils devraient. Lors, le mauvais temps surprend la nef, de manière que les futailles croulent et défoncent la pipe[1290] ou le tonneau. Si à l'arrivée du navire, à bon port, le marchand dit au maître que du vin s'est perdu de la futaille et que celui-ci le dénie, alors le maître et ses mariniers, qu'ils soient quatre ou six ou de ceux que les marchands accepteraient, veulent jurer que ni les vins ni leur futaille ne sont perdus par leur faute,

177 - ils sont alors quittes. Mais s'ils ne veulent jurer[1291], [ils sont responsables, car] ils sont tenus de mettre leur voile avec justesse, avant de répartir leur charge. C'est le jugement.

*XII. Des querelles des matelots entre eux et le maître*

Item, un maître, qui loue ses mariniers, doit entretenir la paix[1292] au milieu d'eux et s'offre à être leur juge. Et si l'un donne un démenti[1293] à l'autre, celui qui mentira doit payer 4 deniers, avant de mettre à table le pain et le vin ; et si quelqu'un ment au maître, il payera 8 deniers. Et si le maître ment à quelqu'un, il paiera aussi 8 deniers. Si le maître frappe un compagnon, celui-ci, compagnon et marin, doit attendre le premier coup du poing ou de la paume ; et si le maître redouble, le compagnon peut se défendre[1294]. Et si le compagnon et marin frappe le maître le premier, il doit payer 5 sols ou perdre le poing. C'est le jugement.

*XIII. Du droit du maître de congédier un matelot*

Item, si une discussion et débat éclatent à bord entre le capitaine et les mariniers, le maître doit avertir[1295] le marin trois fois avant de le mettre dehors. Si le marin s'offre à faire amende, devant les mariniers qui sont à table, mais que le maître ne veuille rien entendre, le marin a le droit d'aller jusqu'au port de déchargement et toucher son salaire[1296] comme s'il était venu en s'amendant au regard des compagnons.

1288 C'est aussi la disposition de l'art. 4, tit. 7, liv. 3, de l'*Ord. de la marine*, qui porte que le dommage arrivé aux marchandises par la faute des maîtres ou de l'équipage, pour n'avoir pas bien fermé les écoutilles, bien amarré le vaisseau, fourni de bons guindages et cordages, sont *avaries simples*, qui tombent sur le maître, le navire et le fret. *Code de commerce*, art. 405.

1289 C'est alors une *avarie simple*, qui, conformément à l'article qui précède celui qu'on vient de citer, doit être supportée par la chose qui aura souffert le dommage. Les art. 403 et 404 du *Code de commerce* qualifient ces avaries d'*avaries particulières* et les font supporter par le propriétaire de la chose qui a essuyé le dommage.

1290 La pipe : mesure de futaille : 1,5 muid, 400 à 500 litres ; voir note 1253.

1291 Le capitaine et les matelots sont juges dans leur propre cause. Mais, ne pouvant les convaincre de manquement, il faut s'en rapporter à leur déclaration.

1292 Cette obligation d'entretenir l'ordre dans le navire et les droits qui en résultent, dit J. M. Pardessus, sont indispensables et remontent aux temps les plus anciens. Les dispositions des différentes lois, sur ce point, ont varié selon le temps et les mœurs ; mais elles ont toujours eu pour base le principe que le maître devait être investi d'un grand pouvoir, lequel était moins celui d'un magistrat que celui d'un père de famille.

1293 Un démenti est une injure assez grave pour entraîner des *voies de fait* sur celui qui l'a reçu.

1294 On voit que le maître avait le droit de frapper le matelot, mais d'un seul coup. S'il en donnait un second, le subordonné se trouvait dans le cas de la légitime défense envers son supérieur. Ajoutons que les *coutumes maritimes de Trani* (1063) portent que le maître ne peut battre un marin et que celui-ci doit fuir et aller à la proue, en avant du barreau, qui limite l'espace donné aux bancs des rameurs et que, de là, il doit crier trois fois : « *Au nom de ma dignité d'homme, ne me touchez pas.* » Si pourtant, le maître passe cette limite, le marin peut se défendre, au point que, s'il tue le maître, il n'est passible d'aucune peine. Cette disposition est admise dans le *Consulat de la mer*, en ce sens qu'elle autorise seulement le matelot à se défendre. L'avant du navire devint ainsi le lieu d'asile, pour les marins, contre la brutalité de leurs chefs.

1295 *touaille* : « l'avertir », « toucher ». C'était exclure trois fois le matelot de table commune. Peut se dire : « *retirer la nappe devant lui* ».

1296 Le matelot renvoyé sans cause a droit à son loyer entier, après beaucoup d'anciens textes ; et enfin, après l'*Ord. de la marine,* liv. 3, tit. 4, art. 10, on lui doit même ses frais de retour. Quant au *Code de commerce*, il porte, art. 270 : « *Tout matelot, qui justifie qu'il est congédié sans cause valable, a droit à une indemnité contre le capitaine. L'indemnité est fixée au tiers des loyers, si le congé a lieu avant le voyage commencé. L'indemnité est fixée à la totalité des loyers et aux frais de retour, si le congé a lieu pendant le cours du voyage. En aucun cas, le capitaine ne peut congédier un matelot, dans un pays étranger.* »

# 1502

et les frais étaient répartis comme les bénéfices.

- Le patron peut louer ses marins de trois façons :
1- d'abord moyennant la possibilité pour les marins de charger une certaine quantité de marchandises à leur compte et d'en garder les bénéfices (*droit du portage du matelot*). Les marins doivent alors charger à l'emplacement qui est réservé à chacun d'eux le plus tôt possible, car s'ils ne trouvent pas de fret, le patron ne leur doit aucun gage. Ils peuvent, s'ils ne trouvent pas d'autre fret, effectuer leur chargement en tonneau d'eau. En cas de mauvais temps, si le jet de ces tonneaux devient obligatoire pour soulager le navire, ces tonneaux d'eau leur seront remboursés comme si c'était du vin ou toute autre marchandise. Les marins seront ainsi plus intéressés au salut du bateau au cours du voyage s'ils ont quelque chose de personnel à sauver. Si le marin cède à un marchand son *droit de charger*, celui-ci jouira des mêmes avantages. (*Rôle d'Oléron* XVIII)
2 - Le patron peut aussi louer ses marins moyennant une part dans le fret général du bateau (*droit de part à fret*) ; ceux-ci recevront alors une part proportionnelle à ce qu'aura gagné le bateau pour le transport des objets chargés. Les marins loués de la sorte devront, s'il faut aller plus loin que prévu pour trouver de quoi charger pour le retour, continuer avec le bateau jusqu'à ce que l'on trouve du fret de retour et cela, sans aucun salaire supplémentaire (*Rôle d'Oléron* XX). Dans ce cas, chaque homme de l'équipage payait le transport de ce qu'il chargeait.
3 - Enfin le patron pouvait louer ses marins à un prix déterminé pour le voyage d'aller et de retour (*droit de location*) ; aussi lorsque le voyage était rallongé pour une raison ou une autre le loyer était augmenté en proportion ; mais si le voyage était raccourci, ils touchaient tout le loyer promis, à condition de ramener le navire au lieu de départ et de le mettre en lieu sûr, selon la volonté du patron (*Rôle d'Oléron* XX). Le loyer leur était payé, en partie au moins, une fois le bateau arrivé à destination du voyage aller. Mais si les marins réclamaient alors leur loyer en totalité, le patron était en droit de ne pas le leur payer et d'attendre le retour, afin d'acquérir la certitude que son bateau serait bien ramené à son point de départ, surtout dans le cas où les marins ne possédaient rien de personnel sur le bateau (lit, coffre) (*Rôle d'Oléron* XIX).

- Les détails matériels de la vie de l'équipage à bord étaient aussi réglés. Avant de quitter le port, où le bateau attend le moment favorable pour partir, le patron doit consulter l'équipage et se conformer à

autre lieu et vient au lieu convenu de déchargement, à moitié chargé ; et les petits lomans sont demandés par les marchands. La coutume de Bretagne de prendre un petit loman est [imposée] depuis que l'on passe vers l'Île de Batz, ainsi que les petits lomans de Normandie, d'Angleterre puisque l'on passe à Guernesey, ceux de Flandres puisqu'on passe à Guernesey, ceux d'Écosse puisqu'on passe à Ouessant. C'est le jugement.

*XIII.* [Item,] si querelle se fait entre le maître d'une nef et les mariniers, le maître doit dire la

51 - touaille, trois fois, devant son marinier, avant de le mettre au dehors. Et si le marinier propose de faire amende, devant les mariniers qui sont à table et, si le maître est tel qu'il n'en veuille rien faire et le met dehors, le marinier peut suivre la nef jusqu'à son lieu convenu de déchargement. Il doit avoir aussi bon loyer, comme s'il était venu corriger le méfait devant les compagnons. Et s'il arrive que le maître ne prenne aussi bon compagnon que celui en la nef, et qu'elle soit en danger, par aventure, le maître est tenu à rendre la nef et la marchandise, [en état] s'il a de quoi. C'est le jugement.

*XIV.* Item, une nef est sur route, liée et amarrée, et une autre nef vient du large de la mer. Cette dernière ne se gouverne pas bien et se cogne à la nef qui est sur sa route. Si la nef est endommagée du coup que l'autre lui a donné et s'il y a des vins défoncés, de part et d'autre, en raison de ce coup, le dommage doit être réparti de moitié sur les deux nefs. Sur les vins qui sont dans les deux nefs,

52 - le dommage doit être réparti entre les marchands et le maître de la nef qui a frappé l'autre, si ces derniers [ne] jurent sur les saints Évangiles qu'ils ne le firent pas de leur gré ; et c'est la raison de ce jugement. Premièrement qu'une vieille nef se mette volontiers en une route meilleure avant qu'elle n'endommage ou crève la nef. En cas contraire, elle prend en charge jusqu'à la moitié de la nef, ce qui fait qu'elle fait tout pour l'éviter. C'est le jugement.

*XV.* Item, deux nefs ou plusieurs sont en un havre avec peu d'eau, et à l'ancre une nef s'échoue, alors le maître de cette nef doit dire : « *Maître, levez votre ancre, car elle est trop près de nous et elle pourrait nous endommager.* » Et si le maître ni ses mariniers ne veulent lever l'ancre, alors l'autre maître et ses mariniers, qui pourraient souffrir du dommage, peuvent lever l'ancre et l'éloigner

# 1520

Et si, n’ayant pas retrouvé un aussi bon compagnon, le maître perde la nef par aventure et fortune, il est tenu de payer les dommages à la nef et à la marchandise s’il le peut. C’est le jugement.

### *XIV. Du dommage causé par un navire à un autre navire qui est à l’ancre*

Item, une nef est amarrée en rivière. Une autre nef vient du large, ne se gouverne pas bien et percute celle qui est amarrée. Si de part et d’autre, il y a des vins défoncés et défaits en raison de ce choc,

178 - le dommage doit être apprécié et partagé par moitié entre les deux nefs. Pour les vins qui sont à bord, les dommages doivent être répartis entre les marchands. Le maître de la nef abordeur et les marchands doivent jurer sur les saints Évangiles qu’ils ne le firent exprès[1297]. La raison, pour laquelle ce jugement est fait, est qu’il peut arriver qu’une vieille nef se mette intentionnellement sur la route d’une plus récente, espérant ainsi avoir tous ses dommages remboursés. Mais quand elle sait qu’elle devra partager les dommages de moitié, elle se placera volontairement hors de la route. C’est le jugement.

### *XV. Du dommage causé par les ancres d’un navire à un autre navire*

Item, deux nefs ou plus sont dans un port et il y a peu d’eau[1298]. Si à l’ancre l’une de ces nefs s’échoue, le maître d’une nef doit dire : « *Maître, vous devez lever l’ancre, car vous êtes trop près de nous et pouvez nous causer des dommages* » ; et si ce maître ni ses mariniers ne la lèvent, le maître de la nef, avec ses mariniers, peut la relever[1299] et l’éloigner. Et si ceux-là les arrêtent et que leur ancre leur cause un dommage, ils sont tenus à une compensation. Et s’il s’avère qu’ils avaient jeté une ancre sans orin avec bouée et qu’il y eut dommage, ils seraient aussi tenus à compensation. Et s’ils sont en un port qui assèche, ils sont tenus de mettre, à leur ancre, des orins allongés, visibles par pleine mer. Et tel est le jugement.

### *XVI. Du louage des matelots, à la portée ou au fret*

Item, une nef arrive en Angleterre ou ailleurs pour charger. Le maître est tenu de dire à ses compagnons : « *Seigneurs, vous payez-vous les salaires avec votre fret ou les laissez-vous au fret de la nef* [1300] ». Ils sont tenus de répondre ce qu’ils choisissent. S’ils choisissent de les laisser au fret du navire, ils seront payés en proportion du fret pris par le navire. S’ils souhaitent se payer sur leur propre fret, ils devront trouver ce fret

179 - sans retarder le navire. Et s’il arrive qu’ils ne trouvent pas de fret, le maître n’est pas à blâmer et il doit leur montrer leurs couchettes et chacun doit avoir la place[1301] pour mettre son fret. Et s’ils veulent mettre un tonneau d’eau, ils peuvent le faire comme tonneau de vin. Et s’il doit y avoir jet à la mer du tonneau d’eau, il doit être reconnu comme équivalent au vin ou autres marchandises, livre à livre, au prorata du poids. Et c’est ainsi dans l’avarie commune, si les mariniers ont déployé des efforts raisonnables à la mer, et de même s’ils le louent aux marchands. Et c’est le jugement en ce cas.

### *XVII. De la nourriture des matelots*

Item, les mariniers de Bretagne ne prennent qu’un repas cuisiné par jour pour la raison qu’ils ont du breuvage, à l’aller comme au retour. Ceux de Normandie doivent en avoir deux par jour, parce que leur maître fournit uniquement l’eau de la nef. Mais quand elle arrive à terre où le vin se trouve, les mariniers

1297 En effet, si l’abordage provient de la faute d’un des capitaines, le dommage doit être réparé par celui qui l’a causé, ainsi que le dit l’*Ordonnance de la marine*. C’est ce que portent aussi d’autres textes, notamment l’art. 407 du *Code de commerce*.

1298 *eve* : eau en Bas-Poitou.

1299 Cette disposition est en harmonie avec les art. 19 et 20 de l’*Ord. des rivières* de 1415, qui veut que celui qui descend la rivière répare le dommage qu’il a causé par abordage à celui qui remonte, s’il ne lui a pas crié « *lay gésir lay* », ce qui veut dire ou « *à terre* » ou « *à quartier* ». Le bateau montant est, en effet, tenu de donner passage à celui qui descend. Du reste, un texte, du Digest IX 2 *Ad legem aquiliam*, permettait dans cette position donnée et pour se préserver d’un accident de couper les câbles de l’autre navire.

1300 J. M. Pardessus fait remarquer que ce mode de location, soit à part de fret, soit à faculté de charger une certaine quantité de marchandise, se compense avec le salaire. Ceci ne se trouve ni dans le droit romain, ni dans celui des *Basiliques*. La location au fret apparaît dans la compilation rhodienne, la seconde espèce de location ne date que du Moyen Âge. Le droit des matelots de placer des marchandises sur le navire, employé particulièrement sur l’Océan, avait reçu le nom de *portée* ou *portage des matelots*. Les marchandises ainsi chargées et réduites, après l’art. 8, à un *tonneau*, étaient, suivant le statut coutumier de l’Île d’Oléron, dispensées des droits de douane.

1301 Le lieu où ils peuvent placer leurs marchandises. *Arrimer*, signifie placer convenablement et sûrement, dans la nef, les objets donnés à fret.

# 1502

l'avis du plus grand nombre ; car si le patron décide le départ contre l'avis de l'équipage et si le navire périt en mer, le patron doit indemniser les propriétaires du navire et du chargement (*Rôle d'Oléron* II).
1 - La question de la nourriture et de la boisson se pose également : les marins qui vont en Bretagne ne doivent avoir qu'un repas par jour parce qu'ils ont du vin en allant et en revenant, mais ceux qui vont en Normandie auront deux repas par jour parce que le patron ne peut leur trouver que de l'eau dans cette contrée. Mais dès que l'on atteint les contrées où le vin abonde, les marins doivent en recevoir (*Rôle d'Oléron* XVII). Sur un bateau chargé de vin, les marins exigent souvent à leur arrivée au port de déchargement ou les jours de fête, que le chargeur leur donne un, deux ou trois pots de vin (d'où l'expression, « pot-de-vin » comme gratification); les Rôles d'Oléron stipulent qu'ils n'y ont aucun droit et que ce qu'ils peuvent recevoir ne leur est accordé que « *de courtoisie* » par le chargeur (*Rôle d'Oléron* XXXII).
2 - Lorsque le navire arrive au port, deux marins seulement peuvent descendre en même temps à terre, emportant avec eux leur ration de vivres, telle qu'ils l'ont reçue sur le bateau, mais pas de vin, qui ne peut être délivré qu'à bord. Ils doivent rentrer rapidement de crainte que leurs services ne fassent défaut sur le bateau ; s'il arrive quelque chose au bateau, ou si un matelot se blesse, faute d'avoir été aidé, ils seront tenus d'indemniser le patron, après décision de celui-ci et de l'équipage (*Rôle d'Oléron* XXI).
3 - Lorsqu'un homme de l'équipage tombe malade à bord, le patron doit le faire descendre à terre, lui procurer un gîte, de la graisse ou de la chandelle pour s'éclairer, lui donner l'un des serviteurs du bateau ou louer une femme pour le soigner et lui fournir la part de vivres à laquelle il aurait droit en restant à bord. Le patron peut partir sans attendre la guérison du malade qui conserve ses droits à son loyer ; s'il meurt, ses héritiers ont les mêmes droits (*Rôle d'Oléron* VII). Les rapports entre patron et équipage sont donc établis sur des principes pleins de bon sens et de sagesse. On retrouve la même modération dans les articles concernant les délits qui peuvent être commis à bord et entraînent des sanctions.

- Le devoir du patron est de maintenir la paix à bord.
1 - Si une rivalité s'élève à table entre les marins, le patron ne peut les congédier avant d'avoir « *retiré la nappe de devant eux trois fois* », (ce qui signifie de les avoir exclus de table à trois repas consécu-

d'eux ; et s'ils sont empêchés de lever l'ancre et que cette dernière leur fasse dommage, ils sont tenus à [recevoir] réparation tout au long [de la marée]. De même, s'ils n'avaient pas mis

53 - une bouée et si l'ancre fait dommage, ils sont tenus à assumer le dommage tout au long [de la marée]. Ainsi, lorsqu'ils sont en un havre asséché, ils sont tenus de mettre, à leurs ancres, des allonges qui se voient lors de la pleine mer. Et tel est le jugement.

*XVI.* [Item,] une nef est arrivée au port de charge à Bordeaux ou ailleurs. Le maître est tenu de dire à ses compagnons : « *Seigneurs, frétez à mareyage ou bien je vous louerai au fret de la nef.* » Ils sont tenus à répondre ce qu'ils veulent faire. Et s'ils prennent au fret de la nef, ils auront en fonction de ce que la nef aura chargé. Et s'ils veulent fréter par eux-mêmes, ils doivent fréter de telle manière que la nef ne soit pas sans pouvoir partir. Et s'il advient qu'ils ne trouvent fret, le maître n'y a nul blâme et il doit leur montrer leur place d'arrimage ; et s'ils peuvent mettre pour leur tonneau de vin, un tonneau d'eau, ils peuvent bien le mettre pour tonnelle de vin.

54 - Au cas où les mariniers perdent [leur fret] en mer, comme le fret des marchands, leur franchise sera comme celle du marchand. C'est le jugement.

*XVII.* [Item,] les mariniers de Bretagne ne doivent avoir qu'une cuisine par jour, du fait qu'ils ont du breuvage, à l'aller et au retour. Quant à ceux de Normandie, ils doivent avoir deux repas par jour, par ce qu'ils n'ont, en route, que de l'eau au dépens de la nef ; mais si la nef est à terre de vignoble, les mariniers alors doivent avoir du vin et le maître leur doit quérir. C'est le jugement.

*XVIII.* [Item,] Une nef vient à décharger, les mariniers veulent avoir leur fret. Certains n'ont ni lit, ni coffre en la nef. Alors le maître peut retenir [une part] de leur loyer comme caution, pour revenir là où ils prirent la nef. C'est le jugement.

*XIX.* [Item,] le maître d'une nef loue ses mariniers, au port de charge. Il les loue, les uns à mareyage, les autres à deniers. II advient que la nef ne puisse trouver qu'une partie du fret et il convient d'aller plus loin. Alors ceux

55 - qui sont à mareyage doivent le suivre ; mais ceux qui sont à deniers, le maître doit augmenter leur

# 1520

doivent en avoir et le maître doit leur en trouver[1302]. C'est le jugement.

*XVIII. De l'obligation des matelots de continuer le voyage de retour*

Item, une nef vient de décharger. Les mariniers veulent avoir leur solde. Il y en a quelques uns qui n'ont ni couchette ni coffre à bord. Le capitaine peut retenir leur salaire[1303] jusqu'au retour du navire au point de départ, s'ils ne garantissent de faire ce voyage. C'est le jugement.

*XIX. Des droits des matelots, en cas de prolongation ou raccourcissement du voyage*

Item, le maître d'une nef loue ses mariniers, dans la ville où la nef est attachée, les uns payés à la part (*à mareyage*)[1304], les autres en monnaie (*à deniers*). Il arrive que le navire ne puisse trouver suffisamment de fret pour payer les parts [de copropriété] en rentrant et qu'il convienne d'aller en chercher plus loin que prévu. Ceux qui sont à la part sont tenus de suivre[1305], mais pour ceux qui reçoivent une solde, le capitaine est tenu d'augmenter leur salaire[1306] proportionnellement à l'accroissement du voyage, (*veue par veue et cours par cours*), parce qu'ils ont été engagés pour aller à une destination bien précise. Et s'ils parcourent une distance plus courte que prévue dans le contrat d'engagement, ils doivent cependant recevoir leur solde[1307], mais faire le voyage retour si le maître le demande, à la « providence de Dieu ». C'est le jugement.

*XX. Quand les matelots peuvent aller à terre*

180 - Item, il advient qu'une nef vient à la noble cité de Rouen ou ailleurs. Deux mariniers seulement peuvent sortir et emporter à terre leur part de cuisine du bord et leur ration de pain. Ils doivent avoir ce qu'ils auraient mangé à bord, mais ne pourront sortir de boisson. Ils devront rentrer à bord prestement, pour que le maître ne perde pas des heures de travail[1308] car si le maître en perdait, ils seraient tenus à l'indemniser. Ou si un des compagnons se blesse, faute de leur aide, ils doivent contribuer à sa guérison et l'indemniser ainsi que le capitaine et ses compagnons de table. C'est le jugement.

*XXI. Des indemnités dues par le chargeur en retard, avant le départ*

Item, un maître frète sa nef à un marchand, un contrat est passé et un terme fixé pour le chargement de la nef. Le marchand ne respecte pas ce terme, laissant le bateau et ses mariniers en attente pendant 8 jours ou 15 jours ou plus[1309]. Le maître peut ainsi perdre du fret et du temps et a des dépenses du fait de la défaillance du marchand. Le marchand est tenu de l'indemniser. De cette pénalité, les mariniers auront un quart et le maître trois quarts, du fait des dépenses qu'il a prouvées. C'est le jugement.

*XXII. Des indemnités dues par le chargeur en retard, après le départ*

Item, un marchand frète une nef, la charge, la met en route et cette nef entre dans un port mais l'argent

1302 Cette différence pour la nourriture est remarquable. Les Bretons avaient moins en mets, mais ils avaient du vin, tandis que les Normands étaient à l'eau. Il ne paraît pas, après cela, qu'on embarquât de cidre. Cette règle offre une preuve évidente que les Rôles d'Oléron doivent avoir été rédigés en France, pour J. M. Pardessus.

1303 Le droit romain et celui des *Basiliques* ne contiennent point de solution sur cette question. Du reste, la disposition qui complète le voyage par le retour au lieu de l'armement, dérive aussi de l'art. 4, tit. 7, liv. 2 de l'*Ord. de la marine*. et de l'art. 300 du *Code de commerce*. Aussi, ceci posé, si on paye au matelot, au lieu du débarquement, ce qui lui revient pour le voyage, on lui retient quelque chose, s'il n'a rien laissé de personnel dans le navire pour s'assurer de son concours au retour. De l'article des Rôles d'Oléron, ci-dessus transcrit, il résulte que souvent le matelot avait à bord un lit et un coffre qui étaient sa propriété.

1304 Il y a trois sortes de location des matelots : - *à portion dans le fret*, mode inconnu dans le droit romain ; - *au portage*, moyennant la faculté de charger une certaine quantité de marchandises pour leur compte, ou de céder leur droit à quelqu'un ; - *à deniers*, à un prix déterminé pour le voyage d'aller et retour. Quant à la location au mois, le *salaire mensuel*, on n'en voit aucune trace dans la législation que nous commentons.

1305 Sans dédommagement, parce qu'ils doivent éprouver la bonne ou la mauvaise fortune qui résulte de leur engagement.

1306 L'art. 255 du *Code de commerce* veut aussi que, si le voyage est prolongé, le loyer des matelots engagés au voyage soit augmenté à proportion.

1307 On trouve la même disposition dans l'*Ord. de la marine*, liv. 3, tit. 4, art. 6, déjà citée, et elle est formulée au *Code de commerce*, art. 25 C, dans les termes suivants, « *Si la décharge du navire se fait volontairement, dans un lieu plus rapproché que celui qui est désigné par l'affrètement, il ne leur est fait (aux matelots) aucune diminution.* »

1308 *l'erre de la nef* : le mouvement résiduel de la nef sur sa route en mer.

1309 L'art. 34 du *droit maritime* de Wisby et l'art. 39 de l'*Ord.* de Charles-Quint donnaient aussi le délai de quinze jours, que l'usage a adopté. On appelle ce délai, *jours de planche*.

# 1502

tifs). Mais si le marin coupable s'est offert à présenter des excuses et si le patron les a refusées et a congédié son marin, celui-ci peut demeurer dans le bateau jusqu'au lieu de déchargement sans rien faire, en continuant à toucher son loyer. Et si le navire éprouve quelque dommage par le défaut de ce matelot, le patron en est tenu pour responsable (*Rôle d'Oléron* XIV).

2 - Le démenti, au cours du repas, est considéré comme une injure grave qui pouvait entraîner des réactions violentes de la part de l'insulté ; le système des amendes est jugé plus pacifique. (*Rôle d'Oléron* XII).

3 - Si le maître frappe un marin, celui-ci doit supporter le premier coup ; mais si le patron redouble, le marin peut se défendre. Si c'est le marin qui frappe le patron, il paiera 100 sous ou perdra le poing, à son choix (*Rôle d'Oléron* XII). Cette peine était fort usitée au Moyen Âge ; la législation anglaise inflige la même sanction à un homme coupable d'en avoir poussé un autre à la mer, s'il est convaincu de son délit par 12 hommes (*Black book*, C 14). Le patron a donc sur tout l'équipage un pouvoir très fort, il est maître à son bord.

4 - D'autres fautes peuvent être commises par les marins dans le service du bateau. Ainsi, les marins ne doivent pas quitter le bord sans permission de leur patron, car, si en leur absence, le navire était perdu ou endommagé, ils sont tenus d'en payer la valeur. Cependant si le navire est bien amarré de quatre câbles et si un certain nombre de marins demeure au bateau, les autres peuvent s'absenter sans permission du patron pourvu qu'ils rentrent à temps, sinon, ils seront à l'amende (*Rôle d'Oléron* V). Et si, sortis sans permission, des marins s'enivrent, se querellent, se battent, au point d'être malades ou blessés, le patron n'est pas tenu de les guérir, il peut même les congédier. Si le loyer de leurs successeurs est plus fort que le leur, ils sont tenus d'indemniser le patron. Mais par contre, si le patron les envoie à terre pour le service du navire et s'ils sont blessés, alors le patron doit les soigner jusqu'à la guérison, aux frais du navire (*Rôle d'Oléron* VI).

- Dans les ports, il convient également de prendre certaines précautions vis à vis des autres bateaux :

1 - lorsqu'un bateau est amarré dans un port et qu'un autre, en entrant au port, le heurte et qu'il y a du dommage dans le premier bateau, les dommages seront partagés par moitié entre les deux bateaux, pourvu que le patron du bateau qui a heurté l'autre jure sur les saints Évangiles qu'il ne l'a pas fait exprès (*Rôle d'Oléron* XV). Cette décision a été ren-

loyer, *veue par veue et cours par cours*, en raison qu'il les aura loués pour aller tel lieu. Et s'ils vont plus près que le lieu où le contrat [de décharge] fut pris, ils doivent avoir tout leur loyer, tout en quittant la nef là où ils la prirent et s'en remettre à la providence de Dieu. C'est le jugement.

*XX.* Item, s'il advient qu'une nef vient à Bordeaux ou ailleurs. Deux mariniers seulement peuvent sortir et emporter à terre leur part de cuisine du bord, leur ration journalière de pain et rien en boisson. Ils devront rentrer à bord prestement, pour que le maître ne perde pas des heures de travail car si le maître en perdait, ils seraient tenus à l'indemniser. Ou si un des compagnons se blesse, faute de leur aide, ils doivent contribuer à sa guérison et l'indemniser ainsi que le capitaine et les compagnons

56 - de sa table. C'est le jugement.

*XXI.* [Item,] un maître loue sa nef à un marchand, contrat est passé avec un terme fixé pour le chargement de la nef. Le marchand ne respecte pas ce terme, laissant le maître et ses mariniers en attente pendant 8 jours ou 15 jours ou plus. Le capitaine peut ainsi perdre du fret et du temps du fait de la défaillance du marchand. Le marchand est tenu de l'indemniser. De cette pénalité, les mariniers auront un quart et le maître trois quart, du fait des dépenses qu'il a prouvées. C'est le jugement.

*XXII.* [Item,] un marchand frète une nef, la charge, la met en route et la nef arrive dans un port mais il n'y a plus d'argent. Alors le maître peut envoyer chercher de l'argent à son port d'origine, mais il ne doit pas perdre de temps, car il serait alors tenu d'indemniser

57 - les marchands pour tous les dommages qu'ils pourraient subir. Le maître peut aussi prendre du vin et de la cargaison des marchands et les vendre pour son retour. Et quand la nef sera arrivée à sa destination finale, les vins que le maître aura prélevés devront être évalués au même prix que le vin restant, ni plus ni moins. Et le maître aura son fret sur les vins qu'il aura prélevés. C'est le jugement.

*XXIII.* [Item,] un loman prend une nef à mener à Saint-Malo ou en autre lieu, si nécessaire. La nef est en danger pour faute qu'il ne la sache conduire et les marchands ont un dommage, il est tenu de rendre un dédommagement, s'il a de quoi. Et s'il ne l'a pas, il doit avoir la tête coupée. Si le maître

# 1520

vient à manquer ; alors le maître peut envoyer chercher de l'argent à son port d'origine, mais il ne doit pas perdre de temps[1310], car il serait alors tenu d'indemniser les marchands pour tous les dommages qu'ils pourraient subir. Mais le maître peut aussi prendre du vin et de la cargaison des marchands et les vendre pour [payer] son retour. Et quand la nef sera arrivée à sa destination finale, les vins que le maître aura prélevés devront être évalués au même prix que la vente du vin restant, ni plus ni moins. Et le maître aura son fret sur les vins qu'il aura prélevés, au même taux que le fret restant. C'est le jugement.

*XXIII. Des obligations du loman qui conduit un navire au lieu de déchargement*

181 - Item, si un loman[1311] prend à sa charge d'amener une nef à Saint-Malo ou en autre lieu et s'il advient, par faute de savoir la conduire, qu'elle soit perdue et que les marchands soient lésés, il est tenu de rembourser tous les dommages s'il a de quoi. Sinon, il doit avoir la tête coupée. Et si le maître ou aucun des mariniers ou marchands ne lui coupent la tête, ils ne sont pas tenus d'en répondre. Mais toutefois, il est prudent avant d'agir de savoir s'il peut payer les dommages. C'est le jugement[1312].

*XXIV. Du dommage arrivé à des marchandises lors du déchargement*

Item, une nef arrive au lieu de déchargement et se met à sec, où elle est si bien[1313] que les mariniers s'empressent de la décharger par l'avant et de l'arrière. Alors le maître doit augmenter leur salaire, vue par vue[1314]. Et si en déchargeant les vins, il arrive qu'ils laissent ouverte la broche d'un tonneau que l'on guinde, ou que ne l'ayant pas bien amarré avec des cordes au bord de la nef, le tonneau se détache, tombe et se perd, ou en tombant, il heurte un autre tonneau, de manière que les deux se perdent, le maître et les mariniers doivent en payer le prix aux marchands[1315]. Les marchands, de leur côté, doivent payer le fret des deux tonneaux, du fait qu'ils reçoivent le prix de ces tonneaux, vendus avec les autres[1316]. Le maître et les mariniers doivent appliquer le salaire du guindage à la réparation de ce dommage, au marc la livre, livre à livre. Les propriétaires de la nef ne doivent rien perdre, car c'est la faute du maître[1317] et des mariniers de bien amarrer le tonneau. C'est le jugement.

*XXV. Des sociétés de pêche*

Item, deux navires, vaisseaux ou pinasses étant en société, sont partis pêcher en [mer de] Retz des maquereaux, des harengs, des raies, ou bien mettre les cordes[1318], comme dans les environs d'Olonne, de Saint-Gilles-sur-Vie et ailleurs. Chacun doit mettre autant d'engins que l'autre et le gain doit être partagé

1310 *armagon* : navigation.

1311 *locman* : lamaneur (celtique : loman), homme de la localité, s'entend ici d'un pilote côtier.

1312 Pour un loman qui fait échouer un navire par imprudence, l'alternative de payer le dommage ou d'avoir la tête coupée, a quelque chose de très extraordinaire, qui n'a pas échappé aux auteurs. Il s'agit d'un fait *sans intention coupable* et qui ne devrait jamais entraîner la peine capitale. Cette peine capitale peut être racheté par le pilote, *s'il à de quoi,* par le simple paiement du dommage. Quoi qu'il en soit, un fait de cette espèce est si grave, que l'*Ord. de la marine*, liv. 4, tit. 3, art. 17, le punit de la peine du fouet. Le complément de la peine, qui consiste à priver à jamais le coupable d'exercer le pilotage, est tout ce qu'il y a de plus sensé. Ajoutons, sur cet article, que J. M. Pardessus ne trouve pas sa disposition si barbare qu'elle apparaît au premier coup d'œil. « *Il ne serait peut-être pas exact de croire, dit-il, que l'article des Rôles d'Oléron dont il s'agit ici donnait à l'équipage un droit arbitraire de tuer le loman sans forme de procès. On peut supposer, au contraire, qu'un jugement était prononcé, après des formes dont nous n'avons plus connaissance, mais dont il reste quelques traces dans l'art. 68 de l'édit sur l'amirauté de 1584. On avait cru pouvoir autoriser le capitaine d'un navire marchand, assisté des sept principaux de l'équipage, à prononcer la peine de mort, sans appel, contre un flagrant délit commis dans le navire. On doit être moins surpris que ce droit ait existé plusieurs siècles avant, lorsque les moyens de poursuivre et de punir les crimes, par le secours des tribunaux, étaient presque nuls.* »

1313 *tollie*, du verbe *tollir*, enlever.

1314 Il était juste d'indemniser les matelots d'un surcroît de travail. Cela rentre dans les dispositions de l'art. 261 du *Code de commerce*.

1315 Il faut, pour cet article, se reporter à l'art. 10 ci-dessus, dans le cas où il n'y a pas eu de faute du maître et de l'équipage. Ici, au contraire, cette faute existe, et, conformément à l'art. 4, tit. 7, liv. 3 de l'*Ord. de la marine*, cette perte de la marchandise constitue une *avarie simple*, qui doit retomber sur le maître, le navire et le fret. L'art. 405 du *Code de commerce* confirme cette disposition.

1316 Puisqu'on compte ce vin au prix où le surplus de la cargaison sera vendu, il est juste que le fret soit déduit, ce même vin vendu ne présentant un produit net qu'après que le fret en ait été défalqué.

1317 II est équitable que le propriétaire du navire ne souffre pas de la faute commise par le capitaine et l'équipage. Aussi l'art. 405 du *Code de commerce* établit le recours du propriétaire des marchandises, d'abord contre le capitaine, et l'art. 221 du même code dit que le capitaine est garant de ses fautes, même légères, dans l'exercice de ses fonctions.

1318 La pêche à la corde est une pêche à la palangre. L'indication de la pêche des raies dans la région d'Olonne et de Saint-Gilles-sur-Vie ne se trouve ni dans la rédaction de J. M. Pardessus, ni dans celle de E. Cleirac (*Les Us et Coutumes de la Mer*). Si c'est la véritable version, elle doit faire croire que les Rôles d'Oléron ont été rédigés dans la partie des côtes de l'Océan qui s'étend de la Gironde à la Loire.

due afin qu'un vieux bateau ne soit pas tenté de se mettre sur le passage d'un autre pour obtenir une indemnité plus forte que les dommages causés.
2 - Si deux bateaux sont à l'ancre et si, par tempête, l'un rompt ses amarres et brise l'autre, les dommages seront partagés par moitié, car c'est une question de hasard. Mais si on prouve par le témoignage de gens honnêtes que les amarres rompues l'ont été par la faute des marins ou du matériel du bateau, le bateau coupable paiera tout le dommage (*Coutumier d'Oléron* LXXXII). 3 - Dans les ports où il y a peu d'eau, il convient de mettre aux ancres des bouées apparentes à la surface de l'eau (un orin), afin que les bateaux puissent repérer leur position; si un bateau jette l'ancre trop près d'un autre, celui-ci peut demander à l'autre de bouger cette ancre; s'il refuse, les marins du bateau menacé peuvent alors lever eux-mêmes l'ancre de l'autre bateau et la placer plus loin (*Rôle d'Oléron* XVI). Ces précautions étaient nécessaires pour assurer la sécurité des navires dans des ports peu profonds et souvent envasés.

- Après les coutumes concernant le patron et l'équipage, on peut grouper celles qui se rapportent à la cargaison et aux marchands. Le Coutumier d'Oléron distingue nettement dans les frais généraux à payer pour un voyage, ceux que paye le bateau (*la nef*) et ceux que paye la cargaison (*li avers*). C'est le patron ou le propriétaire du bateau (quand ils ne sont pas confondus) qui paye pour le bateau; c'est le ou les marchands qui payent pour la cargaison.
1 - Ainsi c'est le bateau qui fait l'*assiage* (*Coutumier d'Oléron* LXXVI), droit payé pour la fourniture des *ais* (planches); il paye aussi le *planchage* (*Coutumier d'Oléron* XCVII), droit payé pour établir une planche allant du navire à la terre; ainsi que le *qualage* (*Coutumier d'Oléron* LXXVI) droit payé pour descendre les marchandises dans la cale. Mais c'est la cargaison qui supporte les frais du *rivage,* quand le navire y accoste, proportionnellement à la valeur de la cargaison. Ce droit n'est pas payé par les gens du pays, en ce qui concerne leurs propres marchandises (*Coutumier d'Oléron* LXXVI).
2 - Le bateau a également la charge du *quillage* et du pilotage (gages du grand loman, pilote ordinaire qui est sans cesse sur le bateau, à la différence du petit loman, établi dans chaque port, qui fait prendre la passe pour entrer au port (*Coutumier d'Oléron* XLV). Mais si le bateau a un pilote à bord et si les marchands veulent en augmenter le nombre pour plus de sécurité, cela sera à leurs frais.

# 1502

ou aucun des mariniers ou marchands ne lui coupent la tête, il n'est tenu à payer l'amende. Toutefois l'on doit savoir, avant, s'il a de quoi s'amender. C'est le jugement.

*XXIV***.** Item, une nef se cogne à son lieu de déchargement et se met à sec, où elle est à enlever; les mariniers prennent [diligence] et la sorte l'avant comme l'arrière,

58 - alors le maître doit augmenter leur loyer, vue par vue. Et en déchargeant les vins, il advient qu'une broche soit ouverte sur une tonnelle et qu'elle ne soit pas amarrée aux cordes, au bout de la nef; et si la tonnelle défoncée, tombe (chie) et se perd; et si, en tombant, elle cogne une autre tonnelle et sont toutes deux perdues, alors le maître et les mariniers doivent les rendre aux marchands. Les marchands doivent payer le fret des deux tonneaux, en raison qu'on doit le leur payer au prix des autres qui sont vendus. Le maître et les mariniers doivent mettre, suite à l'accident, en premier à recouvrer le dommage, livre à livre, [car] les seigneurs de la nef ne doivent rien perdre, c'est par la faute du maître et des mariniers de [bien] mareyer la tonnelle. C'est le jugement.

*XXV.* [Item,] deux vaisseaux sont de société pour aller pêcher des harengs, des maquereaux et ils doivent mettre autant d'engins comme l'autre. Et ainsi ils gagneront moitié par moitié, par convenance faite entre eux. Et si le cas advient que, Dieu faisant sa volonté sur l'un des vaisseaux, gens,

59 - engins et autres choses, un vaisseau s'écarte [par fortune de mer] et vient se sauver, les amis de celui qui est mort [peuvent] leur demander d'avoir partie au gain qu'ils ont fait, tant sur les engins, les harengs, les maquereaux ou autres poissons et vaisseaux. Ils auront leur part du gain, des engins et des poissons, [en raison] des serments de ceux qui se seront réchappés, mais du vaisseau ils n'auront nulle chose. C'est le jugement.

Avec preuve par le sceau de l'Île d'Oléron**[85], établi et contracté à l'île, le jour du mardi après le fête de Saint-André**[86], l'an 1266
Ici finissent les jugements de la mer, des nefs, des maîtres, des mariniers, des marchands et de tout leur être.

**85 Suivant le Coutumier d'Oléron, compilé vers 1235. On le connaît par une unique copie datée de 1345.
**86 30 novembre, maître des pêcheurs.

# 1520

également. S'il arrive que par force majeure, Dieu faisant sa volonté[1319], l'un des navires périsse corps et biens et que l'autre, s'étant sauvé, revienne au lieu de départ. Les [héritiers et] amis

182 - de celui qui est mort demanderont leur part au gain sur les engins et poissons, après le serment de ceux qui sont revenus, mais ils n'auront rien sur le navire sauvé[1320]. C'est le jugement.

*XXVI. Ce que doit faire le seigneur du lieu où un navire se perd*

Item, un navire flottant et naviguant[1321], qu'il soit marchand ou pêcheur, si par fortune ou temps déchaîné, il se rompt, brise et périt, en quelque région et contrée ou côte que ce soit. Le maître, ses mariniers, l'un d'eux ou les marchands échappent et se sauvent. Le seigneur du lieu ne doit pas empêcher le sauvetage des marchandises du navire, par ceux qui se seront réchappés et par ceux à qui appartiendra le navire ou la marchandise. Mais il doit secourir et aider, lui ou ses sujets, les pauvres mariniers et marchands à sauver leurs biens, sans rien prendre, sauf toutefois à rémunérer les sauveurs, selon Dieu, avec raison et conscience, en l'état et selon que la justice ordonnera, combien même toute promesse aurait été faite aux sauveurs, comme je l'ai déjà dit. Et si ceux-ci font le contraire et prennent tous biens des pauvres naufrageurs, perdus et détruits, malgré leur accord et leur volonté, [tout sauveur] est excommunié de l'Église. Il doit être puni comme un larron, s'il ne fait restitution aussitôt[1322], [à moins] qu'il y ait coutume, ou statut quelconque, qui puisse le protéger d'encourir les dites peines. C'est le jugement.

*XXVII. Du navire qui périt et des mesures à prendre*

Item, un navire, qui entre dans un havre ou autrement par fortune, se rompt et périt. Les maîtres, mariniers et marchands meurent. Les biens vont à la côte ou restent en mer, sans recherche par ceux à qui appartient les biens, car ils n'en savent rien.

183 - En tel cas, qui est très pitoyable, le seigneur doit mettre ses gens pour sauver[1323] les biens et il doit les garder et mettre en sûreté. Puis il doit faire savoir aux parents des défunts qui ont vécu l'aventure, payer les sauveteurs selon le travail et la peine qu'ils auront pris, non pas à leurs dépens, mais suivant les choses sauvées ; le restant et à demeure, le seigneur doit les garder ou faire garder entièrement jusqu'à un an, si ne viennent, plus tôt, ceux à qui appartiendront ces choses.

Et au bout de l'an passé[1324] ou plus, s'il plait au seigneur d'attendre, il doit vendre publiquement et au plus offrant ces choses. De l'argent reçu, il doit faire prier Dieu pour les trépassés ou marier les pauvres filles et faire autres œuvres de piété, selon sa raison et sa conscience.

Et si le seigneur prend des choses par quart ou tout[1325], il encourra la malédiction de notre sainte Mère l'Église, avec les peines déjà dites, sans n'avoir aucune rémission, s'il ne fait pas amende honorable[1326]. C'est le jugement.

---

1319 *Dieu faisant sa volonté* : Dieu voulant que l'un des navires périsse.

1320 Ces sortes de sociétés pour la pêche maritime sont devenues très rares depuis plusieurs siècles. Cependant on en trouve un exemple cité par R.-J. Valin, sur l'art. 36, tit. I[er], liv. 2 de l'*Ord. de la marine*. Les armateurs et capitaines de quarante navires de Saint-Malo s'étaient associés pour la pêche à la morue, avec promesse de ne pas s'abandonner. Cependant, en allant au grand banc, ils rencontrèrent en mer trois frégates anglaises ; plusieurs prirent la fuite et ceux qui résistèrent furent si maltraités qu'ils ne purent pêchés. Les propriétaires de ces derniers vaisseaux se pourvurent pour obliger les propriétaires des navires, qui avaient fait une heureuse pêche, à la partager avec eux, cette prétention fut accueillie par un arrêt du parlement de Bretagne.

1321 Dans cet article des Rôles d'Oléron, *seiglans par la mer* signifie faisant route. En Bas-Poitou, on dit encore *seiguer* pour marcher, suivre un chemin, qui correspond à *seiller* des *Us et coutumes de la mer* (Étienne Cleirac) et au *to sail* anglais.

1322 Comme le fait remarquer J. M. Pardessus cette dernière partie de l'article se réfère à un grand nombre de décisions canoniques qui excommuniaient ceux qui pillaient les naufragés. Ces décisions étaient basées sur les actes du concile de Nantes, de 1127.

1323 C'est sur la tête du seigneur que reposait alors l'autorité ou les droits de justice ou de police.

1324 La *coutume de Normandie* et d'autres textes accordaient aussi ce délai pour la réclamation.

1325 Une défense est faite au seigneur de prendre les objets sauvés. Du reste, le concile de Latran, 1179, porte la peine de l'excommunication contre ceux qui pillent les navires naufragés. On sait que le concile de Nantes s'était prononcé dans le même sens. On voit ici fonctionner le système féodal.

1326 Tout ce qui se trouve dans les Jugements d'Oléron nous parait sérieux, positif et la constatation de dispositions législatives ou de coutumes qui ont été plus ou moins en usage. Du reste, Pierre Garcie ou son imprimeur ne manquent pas, dans l'édition de 1520, d'annoter cet article, par des citations de textes de droit, sinon de droit civil, au moins de droit canonique.

3 - L'*arrimage* des marchandises dans la cale est aux frais des marchands. Si un bateau rentre désarrimé au port, le prix de l'arrimage sera de 12 sous ; si le bateau lève l'ancre et change de place sans avoir payé l'arrimage, la somme sera doublée (*Coutumier d'Oléron* LXXXVIII).

- Le chargement des bateaux s'effectue selon un contrat passé entre le patron et le marchand.
  1 - Un délai est fixé pour le chargement et le navire doit être prêt à partir à la date fixée. Si le chargeur est en retard de 15 jours ou plus et, si le temps favorable au départ, est ainsi passé, le chargeur doit indemniser le patron ; le quart de la somme reviendra aux matelots, le reste au patron car il fournit à leurs dépenses (*Rôle d'Oléron* XXII).
  2 - Si un marchand frète un bateau pour charger des vins à Bordeaux ou ailleurs, il peut charger tout le bateau et le patron n'y pourra rien mettre sans autorisation du marchand, sauf le ravitaillement du bateau (*Rôle d'Oléron* XXIX et XXX) ; ces règlements ne figurent que dans les manuscrits anglais. Sans doute le cas, qui nous semble tout normal, ne s'était-il pas posé en France.
  3 - Le navire une fois chargé met à la voile pour aller porter son vin, mais la cargaison a été mal arrimée. Le mauvais temps surprend le navire, les futailles s'écroulent et se défoncent les unes les autres. Si les marchands accusent le patron de ce dommage, le patron peut jurer avec trois ou quatre membres de l'équipage, au choix des marchands, que les vins ne se sont pas perdus par sa faute. Ce serment suffira à le disculper. Le patron et l'équipage ne sont pas alors tenus de réparer le dégât. Mais s'ils refusent de prêter serment, ils doivent le réparer, car c'est leur devoir de bien arrimer le chargement avant le départ (*Rôle d'Oléron* XI).
  4 – Il peut arriver qu'en cours de route, le patron soit obligé de faire relâche dans un port si longtemps que l'argent vient à manquer. Le patron doit envoyer en chercher dans son pays (le prêt d'argent n'est pas pratiqué alors), mais il ne faut pas qu'il laisse passer le temps favorable au départ, sous peine d'avoir une amende à payer aux chargeurs. Il peut alors vendre du vin ou des marchandises en quantité suffisante pour se procurer l'argent nécessaire. À l'arrivée au lieu de déchargement, les vins et marchandises ainsi vendus seront estimés et remboursés aux marchands au prix de vente des autres et le fret en sera dû par les marchands (*Rôle d'Oléron* XXIII).
  En cas de tempête, le patron peut être obligé de couper son mât, ou de couper les câbles et d'abandonner les ancres, pour sauver le navire et le chargement ; il doit auparavant faire savoir aux marchands que cette mesure est indispensable, le prix des gréements ainsi sacrifiés sera évalué et partagé entre le navire et les marchands, et ils devront payer leur part avant que leurs marchandises ne soient déchargées. Si, par l'effet de leur contestation et du retard ainsi apporté au départ, quelque dommage est causé dans la cargaison de vins, le patron ne participera pas à cette perte, mais touchera au contraire son fret pour toutes les barriques, même pour celles qui ont été perdues (*Rôle d'Oléron* IX). Si le bateau, gravement endommagé, ne peut continuer sa route, il faut procéder au sauvetage du plus grand nombre de marchandises possibles. Les marchands peuvent alors, s'ils le désirent, reprendre leurs marchandises sauvées, après avoir payé le fret de la partie de voyage accomplie. Mais le patron peut aussi faire réparer son bateau et si c'est impossible, en fréter un autre pour achever le voyage. Le fret de toutes les marchandises sauvées doit lui être payé (*Rôle d'Oléron* IV).

- Pour les passages dangereux, il faut faire appel à un pilote ou petit loman, qui reste à l'entrée du port et en connaît les dangers.
  1 - Ce pilotage ainsi que le remorquage est à la charge des marchands (par opposition au pilotage du grand loman, pilote à bord, qui est à la charge du bateau). Ces passages dangereux où un petit loman est nécessaire sont énumérés : en Bretagne pour passer l'Île de Batz, en Normandie et Angleterre pour passer Guernesey, en côte de Flandre pour passer Calais, et en Écosse pour passer Yarmouth. Sans doute partout ailleurs, le patron payait-il les frais du quillage et du remorquage (*Rôle d'Oléron* XIII).
  2 - Si un pilote se charge de conduire un bateau au port et si, par sa faute, le bateau ou les marchandises sont endommagés, le pilote est tenu de réparer le dommage, car aucun homme ne doit se charger d'une tâche qu'il est incapable d'accomplir (*Rôle d'Oléron* XXV).
  3 - Le pilote conduit le bateau au port, là où il y a parfois des endroits spéciaux pour placer les bateaux à décharger ; c'est le maître et les marins qui doivent alors s'occuper du mouillage et disposer des bouées apparentes ; le pilote n'est plus responsable dès que le bateau est amené au lieu de mouillage (*Rôle d'Oléron* XXIV).

- On procède alors au déchargement.
  1 - Un patron qui arrive au port de déchargement doit montrer aux marchands les cordes dont il compte se

# 1520

*XXVIII. Du navire échoué et de la protection du seigneur*

Item, si un navire se perd, en frappant à quelque côte, il advient que les compagnons arrivent à se tuer[1327] ou s'échapper et se sauver et ils viennent au bord de mer à demi noyés. Ils pensent qu'on va les aider. Mais il advient certaines fois et en beaucoup de lieux, qu'il y a des gens plus inhumains et plus cruels et félons que les chiens et loups enragés[1328], lesquels meurtrissent et tuent les pauvres patients, pour avoir leur argent ou vêtements et autres biens. De telles agissements, le seigneur du lieu doit se saisir des gens et en faire justice et punition, tant en leur corps qu'en leurs biens. Ils doivent être mis en la mer et plongés, tant qu'ils soient demi morts, puis les tirer au large et les lapider et assommer, comme on ferait un chien ou loup. Et tel est le jugement.

*XXIX. Du pilote et des détestables coutumes de perdre les navires*

184 - Item, un navire vient en un lieu pour entrer au port ou havre et il met une enseigne[1329] pour avoir un pilote ou un bateau, pour le remorquer au dedans, parce que le vent ou la marée sont contraires. Il advient que ceux qui vont pour amener le navire ont conclu un marché pour le pilotage ou le touage. Mais parce qu'en ce lieu, il y a une maudite et condamnable coutume : sans raison, que si des navires se perdent, le seigneur du lieu en prend le tiers ou quart et les sauveteurs[1330] un autre tiers ou quart et le reste aux maîtres et marchands. Pour cela et pour être à chaque fois en la bonne grâce du seigneur, les vilains, traîtres et déloyaux mènent le navire sur les pierres, consciemment et avec malice, et ils le font perdre avec marchandise; puis tout en feignant d'accourir vers les pauvres gens, ils sont les premiers à dépecer et rompre le navire et emporter la marchandise. [Tout ceci] est une chose contre Dieu et la raison. Et pour être bien vus en la maison du seigneur, ils courent dire et annoncer la pauvre aventure et perte des marchands. Et ainsi vient le seigneur avec ses gens et prend sa part des biens aventurés, les sauveteurs l'autre part et le reste aux marchands.

Mais, vu que c'est contre le commandement de Dieu tout-puissant, malgré toute coutume ou ordonnance, il est dit et pris sentence que le seigneur, les sauveteurs et autres qui prendront toute chose des biens, seront maudits et excommuniés[1331] et punis comme larrons, comme cela est dit plus haut. C'est le jugement.

*XXX. De la punition des pilotes prévaricateurs*

Mais des faux et déloyaux pilotes traîtres, le jugement est tel qu'ils doivent souffrir le martyr[1332] cruellement. Et l'on doit faire des gibets bien hauts, sur le lieu propre où ils ont mis le navire ou bien près de là. Ils doivent être maudits pour finir honteusement leurs jours.

185 - Et l'on doit laisser les gibets en ce lieu, en mémoire perpétuelle et pour faire balise aux autres navires qui viendront là. C'est le jugement.

*XXXI. De la peine capitale à appliquer aux seigneurs qui aident aux naufrages*

Item, si le seigneur, si félon et si cruel qu'il permit de tels procédés auprès des gens en les soutenant et y participant même avec ruse pour avoir le naufrage, alors le seigneur doit être pris et tous ses biens vendus, confisqués pour des œuvres pieuses et pour en restituer [une compensation] à qui a été spolié.

Et il doit être lié à une estrope au milieu de sa maison, puis on doit mettre le feu aux quatre cornières de sa maison et faire tout brûler, jeter par terre les pierres des murailles, là en faire une place et marché pour vendre les pourceaux à jamais perpétuellement[1333]. C'est le jugement.

---

1327 *Cedere* : du latin, tuer, se tuer.

1328 Le rédacteur de cet article flétrit, comme il convient, les barbares qui massacraient ou pillaient les naufragés.

1329 Les signaux étaient donc en usage, dès cette époque, comme le fait remarquer A. Jal, dans son *Archéologie navale*.

1330 Ainsi, constate-t-on, pour un navire naufragé, un usage qui attribuait au seigneur un tiers ou un quart et aux sauveteurs, également un tiers ou un quart. Ainsi il ne demeurait au propriétaire qu'un tiers ou une moitié. Il s'agit d'une baraterie, terme juridique indiquant une fraude au préjudice des propriétaires du bateau ou des assureurs.

1331 En marge de sa version et de cet alinéa, Pierre Garcie cite saint Mathieu, saint Marc et le Lévitique.

1332 De là vient le nom *martray*, lieu de supplice. À l'extrémité de l'Île de Ré est un *martray*, nommé ainsi en raison des fourches patibulaires dressées autrefois dans ce lieu. La place Saint-Pierre-du-Martray à Loudun, fameuse dans le procès d'Urbain Grandier, était le lieu des exécutions.

1333 Manière de procéder envers une maison maudite, où avait été commis un grand crime.

servir pour hisser les marchandises, les guinder hors du navire ; si les chargeurs trouvent ces cordes insuffisantes, il doit les remplacer. Autrement si quelque objet était endommagé à cause de la mauvaise qualité des cordages, le patron et l'équipage devront aux marchands une indemnité payée sur le salaire accordé pour hisser les marchandises hors du bateau. Il en sera de même si les cordages se rompent sans que le patron les ait au préalable montrés aux chargeurs. Mais si ceux-ci les ont trouvés suffisants et si cependant ils rompent, chaque marchand supportera sa propre perte et le patron ne sera pas responsable (*Rôle d'Oléron* X).
2 - Si au cours du déchargement, la cannelle d'un tonneau se trouve ouverte, ou si le tonneau mal attaché tombe à la mer, ou tombe sur un autre tonneau et le défonce, le maître et les marins doivent payer les dégâts, en prenant sur le salaire consacré au guindage. Mais les marchands devront payer le fret de tous les tonneaux perdus et en bon état (*Rôle d'Oléron* XXVI).

- Il reste encore à parler des problèmes posés par la perte de la cargaison et du bâtiment et par les épaves qui en résultent.
1 - Un navire pris par la tempête peut être forcé, pour se sauver, de jeter à la mer certaines choses ; le patron doit dire aux chargeurs que ce jet est une nécessité ; si les chargeurs sont d'accord, le jet a lieu ; sinon, le patron peut malgré tout l'effectuer, si lui et trois hommes de l'équipage sont prêts à jurer par la suite que le jet a été fait pour sauver l'équipage, le navire et le chargement. S'il est prouvé que les biens ont été jetés par-dessus bord sans nécessité, le patron paiera une indemnité. À l'arrivée au lieu de déchargement, on estimera les marchandises jetées comparativement aux prix auxquels on aura vendu les marchandises sauvées ; on évaluera également les objets sauvés, dont le bateau, selon leur prix de vente et on répartira le prix des marchandises jetées par-dessus bord, sur la cargaison et le navire, à la proportion d'un marc la livre. Tout ce qui était sur le bateau et le bateau lui-même contribuaient donc au jet, le patron et les chargeurs se partageaient le dommage. Quant aux gens de l'équipage, ceux qui se seront bien conduits pendant le danger auront droit sur ce qu'ils auront chargé, un tonneau ne contribuant pas au jet, mais le reste contribuera (*Rôle d'Oléron* VIII).
2 - Le Coutumier d'Oléron adoucit cette règle : les agrès, le ravitaillement, le lit, les coffres, bref, tout ce qui forme l'aménagement du bateau est dispensé du jet. Tout ce qui est transporté comme marchandise y participe (*Coutumier d'Oléron* XCIV). C'est dans le même esprit qu'Édouard I^er^, par une lettre patente de mai 1285, décida que l'anneau du maître que celui-ci porte au doigt, le ravitaillement, les ustensiles de cuisine, la coupe d'argent du patron, ne participeraient pas au jet (J.-M. Pardessus. *Collection des lois Maritimes*, t. IV. ch, XXV, p. 204). En somme, tous les objets non strictement personnels et transportés comme marchandise supportaient les frais du jet.
3 - La perte du bâtiment est le plus souvent causée par la tempête, cependant, il arrive qu'elle soit imputable aux pilotes : les marins peuvent alors saisir le coupable et lui couper la tête, sans que le patron ou l'équipage aient à répondre de cet acte devant la justice, parce que le pilote est coupable de trahison ; mais avant de tuer le pilote, déclarent les Rôles d'Oléron, il faut s'assurer s'il n'a pas de quoi payer. Est-ce qu'on le tuait malgré tout, après l'avoir fait payer ? Cela paraît probable. Les derniers articles des Rôles d'Oléron dévoilent les tractations qui pouvaient exister entre le pilote et le seigneur du lieu : dans certaines régions, par suite d'une mauvaise coutume, le seigneur prenait le tiers ou le quart des navires qui se perdaient, le sauveteur un tiers ou un quart et le reste allait aux marchands ; ainsi, le pilote, pour se mettre dans les bonnes grâces du seigneur et aussi pour s'enrichir, conduisait le bateau sur des rochers, faisait perdre navire et marchandise et, feignant ensuite de secourir les naufragés, emportait la marchandise ; le seigneur et les sauveteurs touchaient alors leur part. Des châtiments exemplaires seront infligés pour ce crime : les pilotes seront pendus sur les lieux mêmes de leur crime et leurs gibets serviront de balises aux autres navires. Quant au seigneur coupable, on confisquera ses biens, on l'attachera dans sa maison qui sera enflammée aux quatre coins, on jettera à terre pierres et murailles et on fera une place pour vendre les pourceaux (*Rôle d'Oléron* XXXIX, XL, XLI).

Ces sanctions ont quelque chose de théâtral qui rend leur application douteuse. Jamais loi ni coutume n'ont consacré un tel système. Ces articles semblent exprimer l'indignation d'un homme de bien en face d'actions aussi criminelles, plutôt que l'état de la législation de l'époque.

- Qu'elles aient pour origine le jet ou le naufrage des bâtiments, toutes les choses échouées sur la côte étaient soumises au *droit d'épave* ou de *varech*, le plus souvent propriété des seigneurs riverains.
1 - Le varech ou goémon est une plante qui croît en mer sur les rochers et que la mer, par gros temps, arrache et jette sur ses bords ; les riverains l'utilisaient pour engraisser leurs terres ; par extension, on a appelé varech

# 1520

*XXXII. Du jet des effets en mer*

Item, si un navire est en mer ou à l'ancre en quelque rade et, par forte tempête endurée, il convient de faire jet de plusieurs biens pour alléger le navire[1334] et pour se sauver. Sache que ces biens ainsi jetés sont à celui qui le premier pourra les trouver et emporter. Mais il est à bien entendre et savoir que les marchands ou maîtres et mariniers, qui ont jeté lesdites choses, n'ont plus d'espérance[1335], ni volonté de les recouvrir à tout jamais, et qu'ils les laissent comme chose perdue et abandonnée, sans jamais faire une poursuite[1336]. Ainsi le premier occupant est seigneur des dites choses. C'est le jugement.

*XXXIII. Les choses jetées sont remises au propriétaire, si on le retrouve.*

Item, un navire a fait jet de plusieurs marchandises, il est à présumer que si la marchandise est en coffres, lesquels coffres sont fermés et bouclés. Ou bien [il a jeté] des livres lesquels seraient bien fermés et enveloppés, de peur qu'ils ne soient endommagés en mer[1337], alors celui qui a fait le jet a encore l'intention et espère recouvrir lesdites choses. Et en conséquence, ceux qui trouveront ces choses sont tenus

186 - à restitution à celui qui en fera la recherche. Ou alors, il en sera fait une aumône pour Dieu, par le conseil d'un homme sage, discret et selon sa conscience. C'est le jugement.

*XXXIV. Les choses, n'appartenant à personne, sont à ceux qui les trouvent en mer.*

Item, si quelqu'un trouve en mer ou à l'estran[1338] ou bord de mer, fleuve et rivière, une chose, qui ne fût à personne, à savoir comme pierres précieuses[1339], poissons[1340] et herbes marines que l'on appelle goémon[1341], cela appartient à celui qui le premier le trouve et emporte. C'est le jugement.

*XXXV. Pour les poissons à lard, on suit la coutume du pays.*

Item, en ce qui concerne les poissons gros et ayant lard, qui viennent et sont trouvés morts au bord de mer, il faut avoir égard à la coutume du pays, car le seigneur doit avoir une partie, suivant la coutume. La raison est bonne, car le sujet doit avoir obéissance et tribut à son seigneur. C'est le jugement.

*XXXVI. Part du seigneur*

Item, le seigneur doit prendre et avoir sa part des poissons à lard[1342] et non en tout autre poisson, en réservant toutefois la bonne coutume du pays sur le lieu où le poisson aura été trouvé. Et celui qui l'a trouvé n'est tenu sinon de le sauver et mettre hors du danger de la mer et rapidement le faire savoir au seigneur, en lui soumettant et requérant qu'il vienne ou envoie le quérir, en raison du droit lui appartenant sur le poisson. C'est le jugement.

---

1334 Qu'il y ait parfois nécessité de jeter le chargement d'un navire à la mer, en tout ou partie, est une nécessité reconnue; mais, avant de prendre cette décision, ou celle de couper un mât, (cas indiqué dans l'art. 9 des Rôles d'Oléron, ci-dessus rapporté), la même formalité est à remplir par le maître : prendre conseil.

1335 Cette distinction, entre le jet *animo derelinguendi* et le jet *animo recuperandi*, est pure spéculation qui ne s'est jamais présentée et ne se présentera jamais, dit J. M. Pardessus. Dans la pratique où le jet est fait dans une *tourmente* et *pour soi sauver*, ce savant auteur conclut que l'article n'est point le résultat de la jurisprudence dans les cas les plus importants et les plus fréquents, mais le travail des rédacteurs de règles en droit maritime (*Digest*, liv. 47, tit. 2, *de furtis).*

1336 Les objets jetés sont assimilés aux effets naufragés, par suite de la rupture du navire.

1337 Cela donnerait à penser que le commerce des livres, c'est-à-dire de manuscrits, était considérable à cette époque. J. M. Pardessus a même hésité à ce sujet; le texte est positif, le mot *book*, dans la version anglaise, l'expression *libri*, dans la version italienne, ne font aucun doute sur ce point.

1338 Sable grossier, gravier.

1339 L'*Ordonnance de la marine*, art. 19, tit. 9, liv. 4, attribue l'ambre, le corail et toutes choses du cru de la mer à ceux qui les auront tirés du fond ou pêchés sur les flots. Si les objets étaient rencontrés sur la grève, l'inventeur n'en avait que le tiers, les deux autres tiers étant partagés entre le roi et l'amiral.

1340 Tout le poisson ordinaire pêché appartient au pêcheur.

1341 Pour la coupe du varech ou goémon, les dispositions sont particulières. J. M. Pardessus dit que cette herbe marine est appelée *sar* ou *sart* sur les côtes d'Angoumois et de Poitou. En effet, ce mot est en usage sur les côtes de Poitou et de Saintonge.

1342 Les poissons à lard, dit R.-J. Valin, sont les baleines, veaux marins, marsouins, thons, souffleurs et autres poissons ayant de la graisse à fondre pour en tirer de l'huile. Ils sont soumis aux dispositions des articles de l'*Ordonnance de la marin*. S'ils sont pris sur la grève et pêchés en mer, ils sont au pêcheur. Il en est autrement pour les dauphins, esturgeons, saumons et truites; car la même ordonnance, art. 1er du tit. 7, liv. 5, déclare ceux-ci poissons royaux et veut, qu'en cette qualité, ils appartiennent au roi. Lorsqu'ils sont échoués au bord de la mer, un salaire est payé à ceux qui les ont mis en lieu sûr. Pêchés en mer, ces poissons appartiennent en entier au pêcheur, (art. 3, tit. 7, liv. 5 de l'*Ordonnance de la marine).*

tout ce qui échouait à la côte (comme les baleines et les gros poissons). Le droit de *varech* ou *vrec* consiste à ramasser et utiliser à son profit personnel tout ce qui arrive à la côte. Ce droit appartenait à l'origine au souverain et au fisc, car les biens des naufragés étaient considérés comme des choses sans maîtres. Mais au fur et à mesure de la montée des grandes puissances féodales, les seigneurs, possédant la souveraineté de leurs fiefs, possédèrent également le droit d'épave, source de revenus importants (J.-M. Pardessus. *Collection des lois Maritimes,* t. I, Introduction aux lois d'Oléron, p. 313).

2 - Au cours du Moyen Âge, les rois firent des règlements pour essayer de supprimer ces pratiques qui empêchaient un naufragé de rentrer en possession de ses biens ; mais le fait même que ces ordonnances ou règlements se répètent à peu près dans les mêmes termes, tout au long du Moyen Âge, prouve qu'ils ne furent guère efficaces. De nos jours encore, les lois modernes rappellent et insistent sur cette forme de protection.

- L'auteur des Rôles distingue deux catégories d'épaves qui échouent à la côte : les choses qui n'ont jamais appartenu à quelqu'un et celles qui ont un possesseur.

1 - Les premières appartiennent à ceux qui les trouvent : ainsi les pierres précieuses, les poissons et le goémon (*Rôle d'Oléron* LIV). Cependant sur les « *poissons gros et ayant lart* », le seigneur doit avoir sa part (*Rôle d'Oléron* XLVI), selon la coutume du pays.

2 - Pour les choses ayant un possesseur, deux cas se présentent : ou bien ces choses ont été jetées sans espoir de ne les retrouver. Le premier occupant est alors seigneur de ces biens (*Rôle d'Oléron* XLII), s'il trouve ces biens en mer. Ou bien, le jet a été fait avec l'espérance de retrouver ces choses. Ainsi, si la marchandise est en coffres bien fermés, ou si ce sont des livres bien enveloppés, dans ce cas, il faudra que celui qui fait la trouvaille la restitue à celui qui la recherche (*Rôle d'Oléron* XLIII). C'est une distinction très subtile et sans base réelle, à l'époque du Moyen Âge. Les juges auraient eu bien du mal à rechercher les propriétaires. À notre époque moderne d'une information planétaire, il en est tout autrement. Toutes les choses trouvées à la côte et qui ont un possesseur, sont soumises à la coutume du pays, c'est-à dire que le seigneur a droit à une part. Si les biens viennent d'un bateau qui a péri, tout l'argent sera employé à faire prier Dieu pour les trépassés (*Rôle d'Oléron* LIII). Enfin si l'on trouve de l'or ou de l'argent sur la côte, il faut tout restituer sans rien prendre. Cependant si celui qui l'a trouvé est pauvre, il peut retenir quelque chose pour lui, sur les conseils du curé ou de son confesseur (*Rôle d'Oléron* LV, LVI).

- Les derniers articles des Rôles d'Oléron, datant de la fin du xv^e^ siècle, ne reconnaissent plus aux seigneurs la faculté de dépouiller les naufragés. Mais ces articles eurent-ils force de loi ? C'est ce qui semble bien improbable. Ils sont cependant intéressants, car ils montrent l'évolution des idées en matière de naufrage ; si le droit des seigneurs sur les effets naufragés avait été alors reconnu par les lois, il est en effet peu probable que l'auteur de ces articles ait pris parti contre la loi avec autant de violence et même d'outrance. D'autre part, ces articles constituent un document intéressant sur la vie au bord de la mer à la fin du xv^e^ siècle.

1 - Lorsqu'un bateau coule sur les rochers de la côte, les marins, tentant de se sauver, atteignent parfois et épuisés la côte à la nage. Mais les gens de la côte au lieu de les aider, les frappent et les tuent pour s'emparer de leur argent, de leurs vêtements et de leurs biens, le seigneur doit punir ces criminels comme il convient : ceux-ci « *doibvent estre mis en la mer et plongés tant que soyent demys morts, et puys les tirer dehors, et les lapider et assommer comme on feroit un chien ou un loup* » (*Rôle d'Oléron* XXXVIII).

2 - L'imagination de l'auteur est assez riche pour découvrir à chaque cas la sanction idéale, le seigneur du lieu doit aider les survivants à sauver leurs biens, sans rien prendre, sauf cependant le salaire fixé par la justice pour les sauveteurs de la côte (*Rôle d'Oléron* XXXVI). Les promesses faites par le maître ou par les marchands au cours du sauvetage n'entrent pas en ligne de compte, seule la décision de justice est valable ; cette règle était en usage depuis fort longtemps (*Rôle d'Oléron* IV).

3 - Si tous les occupants du navire sont morts au cours du naufrage, le seigneur doit faire sauver les biens qui vont à la côte, les mettre en sûreté, payer les sauveteurs sur les marchandises sauvées et garder le reste pendant un an. Si au bout d'un an, les familles des marins, averties par le seigneur, n'ont pas donné signe de vie, ces biens seront vendus publiquement au plus offrant et l'argent sera consacré à des œuvres pieuses (prières pour les trépassés, mariage des filles pauvres etc.) Le seigneur qui gardera quelque chose pour lui sera maudit par l'église et considéré comme un larron (*Rôle d'Oléron* XXXVII).

4 - On retrouve ce jugement un peu plus loin dans un autre article (*Rôle d'Oléron* XLV) et l'auteur ajoute qu'il ne s'applique qu'aux biens de ceux qui n'étaient ni pirates, ni écumeurs de mer, ni ennemis de la sainte Foi Catholique. Pour ceux-ci, on peut leur prendre leurs biens sans punition. Il est difficile de considérer ces

# 1520

*XXXVII. Estimation du poisson pour le partage*

Item, si le seigneur veut, et aussi si cela est de coutume[1343], il pourra faire apporter et amener par celui qui a trouvé le poisson, en lieu et place publique, là où on tient le marché et halle et pas ailleurs. Et là, il doit être mis à prix par le seigneur ou l'inventeur, selon la coutume. Une fois le prix fait, celui qui aura fait le prix aura le choix de le prendre ou de le laisser. Et si l'un d'eux, par permission ou non, fait perdre à l'autre la valeur d'un denier, il est tenu à le restituer. C'est le jugement

*XXXVIII. Cas où le transport du poisson serait trop coûteux*

187 - Item, si les coûts et frais de transport du poisson jusqu'à la place seraient de plus grande somme que ne vaut le poisson, alors le seigneur est tenu d'y prendre sa part en cet endroit. C'est le jugement.

*XXXIX. Le seigneur doit en payer sa part.*

Item, le seigneur doit payer[1344] les frais et travaux [de sauvetage] ; car il ne doit pas s'enrichir de la perte et dommage d'autrui, autrement il commet une faute. C'est le jugement.

*XL. Du cas où le poisson est perdu ou volé*

Item, si d'aventure le poisson trouvé est dérobé ou perdu, par quelque fortune, avant ou après que le seigneur l'ait visité, celui qui l'a trouvé n'est en rien tenu. C'est le jugement.

*XLI. Ce qu'on doit faire pour les marchandises trouvées à la côte*

Item, toutes choses trouvées à la côte de la mer, lesquelles autrefois ont été possédées par des humains, comme vin, huile et autres marchandises, et même si elles auraient été jetées et délaissées des marchands et qu'elles devraient être au premier occupant, toutefois la coutume du pays doit être respectée comme pour les poissons. Mais s'il y a présomption que ces choses soient d'un navire qui soit péri, rompu et submergé, alors ni le seigneur[1345], ni l'inventeur ne doivent rien prendre pour le retenir, mais doivent faire comme cela a été déjà dit : à savoir de faire prier Dieu[1346] pour les trépassés et d'autres biens spirituels, autrement ils encourront les malédictions précédentes[1347]. C'est le jugement.

*XLII. Le poisson à lard, trouvé en mer, est en entier à ceux qui le prennent.*

Item, si un navire trouve en mer un poisson à lard[1348], il est totalement à ceux qui le trouvent et il n'y a poursuite. Nul seigneur ne doit avoir, ni prendre une part, combien même qu'on l'apporte à sa terre. C'est le jugement.

*XLIII. L'or ou l'argent, trouvé à la côte, doivent être rendu en entier.*

Item, si quelqu'un va le long de la côte de la mer et cherche pour trouver or ou argent et s'il en trouve, il doit tout rendre[1349]. C'est le jugement.

1343 On s' en réfère ici aux usages de localité.

1344 Payer son *escot* : part proportionnelle, expression encore en usage en Poitou, pour les dépenses d'auberge et de cabaret.

1345 Le seigneur du littoral où a eu lieu l'invention et non le seigneur ou propriétaire de la chose.

1346 Bien entendu, après le délai d'un an et d'un jour, accordé par l'art. 28 ci-dessus.

1347 Ainsi l'opinion de John Selden, (*Mare clausum : seu de dominio maris libri duo,* 1636*)* qui consistait à croire que les effet naufragés ou venus à la côte appartenaient à ceux qui les avaient sauvés ou trouvés, est de nouveau évoquée. Cet article établit la distinction entre les choses qui n'ont jamais eu de maître et celles qui ont été possédées par quelqu'un, distinction établie par le droit coutumier. Autre distinction est relative à l'acquisition par *invention*, entre les choses qui n'ont jamais eu de maître et celles qui en avaient un, lequel est inconnu. Les premières, comme *res nullius*, restées dans la communauté, étaient au premier occupant ; les autres, sous le nom *d'épaves*, appartenaient au fisc, sous certaines conditions.

1348 II semble qu'il s'agisse d'un poisson à *lart,* mort et flottant sur la mer, car l'art. 36 ci-dessus parle de poissons *trouvés en la mer*, c'est-à-dire de poissons pêchés en mer.

1349 II s'agit ici de choses déjà possédées et non de celles considérées, en droit, comme *res nullius*.

articles autrement que comme des rêveries d'un homme pieux ne s'appuyant sur aucune réalité.

- Ainsi il n'apparaît, dans ces derniers articles, aucune clarté, aucune rigueur de raisonnement un tant soit peu juridique. L'auteur se laisse aller à une indignation très louable sans doute, mais quelle différence avec le début des Rôles d'Oléron, dont les jugements sont des modèles de sagesse et de bon sens! La date de 1266, fixée comme la limite la plus tardive possible des Rôles d'Oléron, est la preuve d'un trafic maritime déjà important, car ces jugements sont le résultat d'une longue expérience. Des cas se sont présentés à plusieurs reprises et on a fini par mettre par écrit la solution qui a semblé la plus sage; un texte aussi long et aussi évolué (en mettant de côté la dernière partie évidemment postérieure) n'a pas pris naissance en un jour. Les documents variés qui, à partir du XIe siècle, commencent à abonder, prouvent eux aussi la richesse des échanges et du trafic sur mer. Avec la fin des invasions normandes, une sécurité moins précaire s'établit et la vie renaît tout au long de la côte. »*98

— De la course et de la piraterie
« Plus encore que les taxes de toutes sortes et le danger de naufrage, la piraterie*99 et la guerre de course100 entravèrent le commerce pendant les derniers siècles du Moyen Âge. L'insécurité de la mer est telle que, même en temps de paix ou de trêve, les marchands sont exposés à perdre non seulement leur cargaison, mais aussi leur bâtiment et même leur vie; car si les étrangers sont à craindre, les nationaux le sont aussi, et il n'y a guère de recours possible contre les pirates, par nature insaisissables. En temps de guerre, la situation est plus confuse encore et il est bien difficile de distinguer la piraterie de la guerre de course qui n'est en somme que de la piraterie autorisée et réglementée. Et si le duc de Bretagne approuve en 1473 des lettres apostoliques portant anathème contre « *touz pirates, escumeurs de mer, ravisseurs ennemis, gens de guerre, larrons et malfaicteurs**101 », c'est qu'il a conscience du dommage causé à son duché, maritime par excellence, par cette guerre larvée et incessante. Là ne se borneront pas, du reste, ses efforts contre la piraterie.

- *La Gabrielle* des Sables d'Olonne est corsaire de Madame de La Trémoille, femme de l'amiral de Bretagne et Guyenne. Ce navire est parti sous le commandement d'Etienne de Chiros qui a reçu une lettre de course contre tous les vaisseaux marchands anglais, espagnols, sarrazins etc. Au retour d'une expédition, Etienne de Chiros, débarqué près de La Rochelle, écrit à Madame de La Trémoille : « *qu'il vous plaise savoir que nous sommes revenus de voyage de la côte de Grenade et de Barbarie et que nous avons gagné peu de choses; si Dieu eut voulu nous aider, nous aurions gagné un grand pot de vin, car nous avons failli prendre une nef avec 200 Mores. Mais Mahomet dut les aider, car nous les chassâmes tout un jour et les fismes frapper à terre* » (écrit au Plomb, le 20 Septembre 1491, Etienne de Chiros). En fait, l'aide toute puissante de Mahomet, alléguée par Etienne de Chiros, ne servait qu'à dissimuler le manque de scrupule de celui-ci qui avait fait débarquer au Plomb, pour en profiter sans partage, un butin particulièrement riche, le maître de *La Gabrielle*, révolté et lésé par l'acte du capitaine Etienne de Chiros, adressa en effet à Madame de La Trémoille un rapport détaillé de l'expédition et de tout le butin qui avait été fait*102.

- La seule façon, pour les navires marchands, de se mettre à l'abri des pillages, était de répondre à la force par la force et de se mettre sous la protection de navires armés en guerre. Ce système fut employé pendant la Guerre de Cent ans, autant par les Anglais que les Hanséates, les Bretons ou les Poitevins. De véritables convois étaient organisés, qui réunissaient les navires marchands d'un même pays, pour venir charger le sel de la Baie ou le vin après les vendanges. Les bateaux d'un même port voyageaient ensemble, même pour de petits déplacements au long de la côte. Les documents hanséatiques mentionnent les « *Baienflotte* » flottes de la Baie et

---

*98 Reverseau-Leipp Marguerite, *op. cit.*, p. 4-64.

*99 L'exercice de la piraterie consiste à attaquer un bateau en mer, avec son propre bateau armé ou non, à se saisir de la cargaison et parfois du bâtiment et de l'équipage, sans autre raison que celle d'en tirer profit; entre habitants d'un même pays, entre pays alliés, ou entre pays en paix, toute attaque à main armée est de la piraterie caractérisée.

*100 Lorsqu'un navire était attaqué par un vaisseau armé en guerre, il avait le droit de se défendre et de le capturer; c'était un cas de légitime défense. Il fallait pour cela une autorisation du prince, « lettres de marque ou de représailles ». Cette lettre de marque devint une « lettre de course », systématisant l'attaque de bateaux de commerce ou de guerre, dit « ennemis ». Une lettre est accordée en 1486 par le duc de Bretagne à des marchands dont la cargaison, *de sucre et de confitures*, chargée à Madère avait été pillée par deux navires de guerre du Danemark. De telles lettres ouvraient la porte à bien des abus. Dumas, Auguste, *Étude sur le jugement des prises maritimes en France*, Émile Larose, 1908.

*101 Arch. de Loire Inf. B. 7. fol. 108.

*102 Chartrier de Thouars, Ann. de Soc. d'Émulation de Vendée, 1942.

# 1520

*XLIV. Néanmoins le temps doit être payé ; recours à l'autorité ecclésiastique pour le cas de conscience*

188 - Item, si quelqu'un va le long[1350] du bord de mer pour pêcher ou faire autrement et s'il advient qu'il trouve or ou argent, il est tenu à la restitution. Mais il peut être payé de sa journée. Ou bien, s'il est pauvre, il peut en retenir pour lui-même. S'il ne sait à qui le rendre, il doit faire connaître le lieu où il a trouvé l'argent et dans les lieux circonvoisins et proches. Encore doit-il prendre conseil auprès de son prélat, de son curé ou de son confesseur, lesquels doivent bien regarder et considérer l'indigence et pauvreté de celui qui aura trouvé l'argent et la quantité d'argent, et lui conseiller selon Dieu et conscience. C'est le jugement.

*XLV. Câbles et ancres perdus doivent être restitués, en payant les frais pour le sauvetage.*

Item, si une nef, en raison du temps, est contrainte de couper ses câbles ou laisser filer du bout, abandonner câbles et ancres, se laisser conduire au gré du vent, ses ancres et ses câbles ne doivent pas être considérés comme perdus pour la nef s'il y a orin ou bouée. Et ceux qui les pêchent sont tenus de les rendre, s'ils savent à qui[1351] ; mais ils doivent être payés de leurs peines, selon le regard de justice. Mais si on ne sait à qui les rendre, le seigneur y prend sa part comme les sauveteurs. Et ils feront dire Pater Noster et Ave Maria, ce à quoi ils sont tenus.

C'est pourquoi, il a été ordonné que chaque maître de navire ait à mettre et graver sur les orins et les bouées de son navire son nom ou celui du navire et du port et havre dont il est. Et cela évitera de condamner beaucoup d'âmes et sera de grands profits à plusieurs autres. Car tel aura laissé son ancre au matin, pourra la recouvrer au soir. Et ceux qui la garderaient [seront] larrons et pirates. C'est le Jugement.

*XLVI. Les objets sauvés du naufrage doivent être conservés pour les remettre à leurs propriétaires.*

Item, généralement, si une nef se rompt et se perd, sans raison et par fortune, tant les bris que les autres biens de la nef doivent être mis en sûreté et gardés pour ceux à qui ils appartiennent, cessant toute coutume contraire.

Et tous les participants, prenant et consentant au naufrage, qu'ils soient évêques ou prélats, ou clercs, ils doivent être déchargés de leurs fonctions et privés de leurs bénéfices ; et s'ils sont laïcs, ils encourront les peines susdites. C'est le jugement.

*XLII. Les dispositions favorables aux naufrages ne s'appliquent pas aux pirates.*

189 - Item, les choses précédentes se doivent entendre si la nef n'exerçait pas le métier de pillage et que les gens de cette nef ne fussent point pirates ou écumeurs de mer, ou ennemis de notre sainte Foi Catholique. Car alors, s'ils sont pirates, pilleurs ou écumeurs de mer, ou turcs et autres opposés et ennemis de notre Foi Catholique, chacun peut agir sur eux comme avec des chiens[1352]. Et on peut les dérober et spolier de leurs biens sans punition. C'est le jugement.

Les choses précédentes sont extraites du très utile et profitable Rôle d'Oléron par le Pierre Garcie alias Ferrande.

1350 Cet article est le 44e de Garcie et on le trouve dans E. Cleirac comme le 36e, le 56e et le dernier dans la version J. M. Pardessus. À la suite se trouve cette formule : *Donne tesmoing le scel de lisle d'Oleron, establi aux contractz de ladicte isle, le jour de mardi après la feste de saint andre, l'an de grâce mil deux cent soixante-six.* Cette attestation, ainsi que nous l'avons déjà dit, prouve, tout au moins, qu'une copie très ancienne et authentique des Jugements d'Oléron existait encore, dans cette île, vers le milieu du xiiie siècle. Nous retrouvons cette même formule dans l'édition de 1502, article XXV, page 298 de cet ouvrage.

1351 L'art. 28, tit. 9, liv. 4 de l'*Ord. de la marine*, a décidé que les ancres tirées du fond de la mer, qui ne seraient pas réclamées dans les deux mois après la déclaration faite, appartiendraient entièrement à ceux qui les auraient pêchées.

1352 Cette disposition qui permet, en cas de naufrage d'un navire de pirates, de le piller, le spolier de ses biens, résulte de la constitution de Frédéric II (1220), des bulles des papes et des canons de quelques conciles. Celle-là autorise à s'emparer des objets naufragés appartenant aux pirates et ennemis non chrétiens. Mais cette même disposition, quoique prétendue juste par divers auteurs, notamment par E. Cleirac, Pecklus et Vinnius, ne nous parait pas telle. Ainsi le sage et vertueux R.-J. Valin (1695-1765), sur l'*Ord. de la marine*, liv. 3, tit. 9, art. 3, et liv. 4, tit. 9, art. 1er, la réprouve et dit qu'aujourd'hui tout navire naufragé est indistinctement mis sous la protection du roi. De plus, comment prouver qu'un navire appartient ou non à des pirates ? C'est une facilité offerte aux habitants des côtes pour exercer de nouveau leurs cruelles attaques contre les naufragés, tout en les absolvant de leur délit. Du reste, comme le fait encore remarquer R.-J. Valin, il résulte des dispositions combinées, art. 1er et 18 du tit. 9, liv. 4 de l'*Ordonnance* déjà citée, qu'il n'y a point de distinction à faire entre les naufragés français, amis, ennemis ou pirates ; tous sont mis, comme on disait alors, sous la protection du roi, et, comme on le dit aujourd'hui, sous celle de la loi.

les « *Baienfahrer* », marins de la Baie. Certains bateaux cependant descendaient jusqu'à La Rochelle, Brouage, Bordeaux et même Lisbonne, mais la Baie restait le lieu de rassemblement de tous pour le retour. Les départs avaient lieu à dates fixes. En 1403, le début de la navigation est fixé au 23 février*[103].

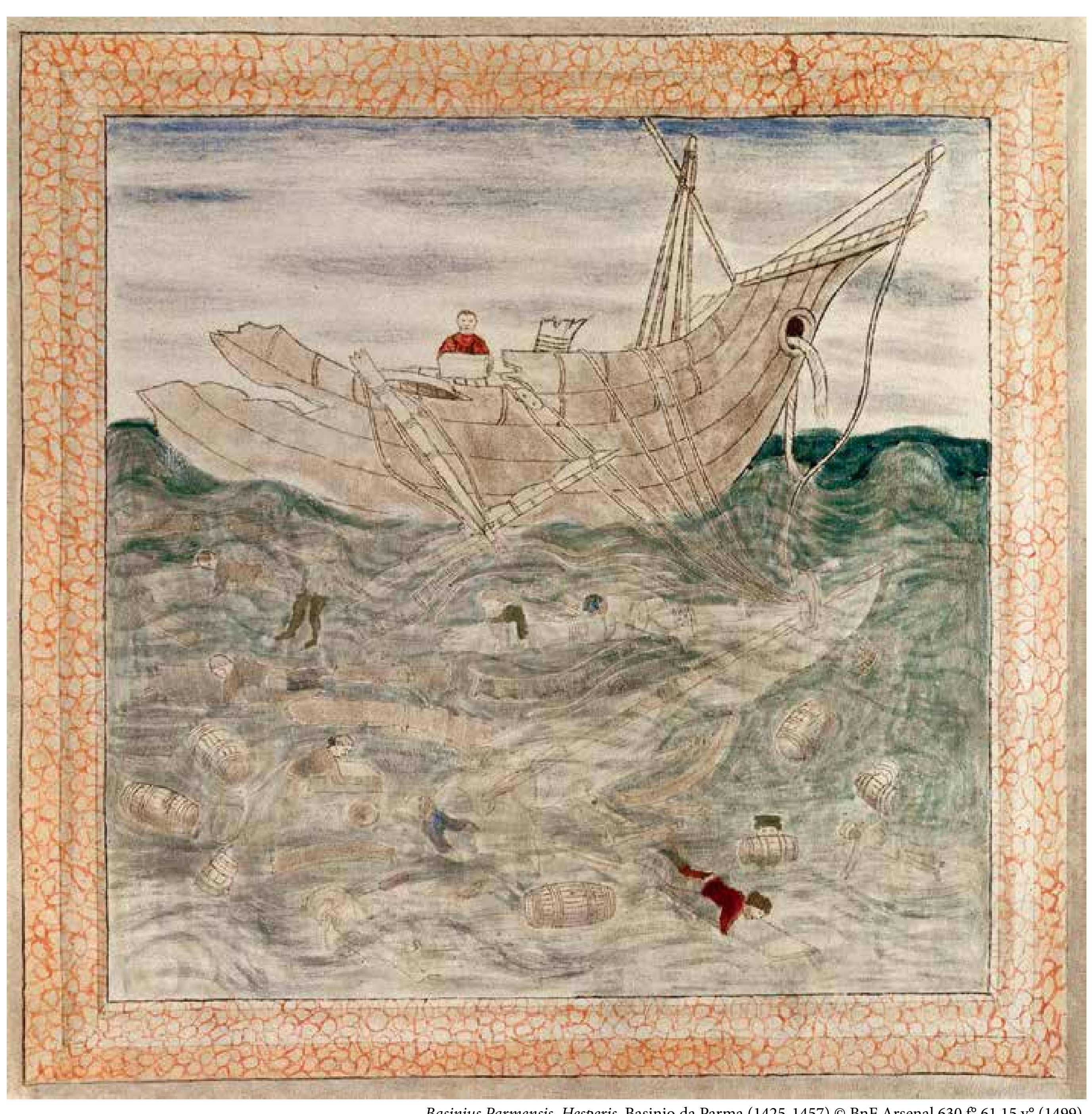
- Le duc de Bretagne fait renforcer les havres de son duché*[104] et décrète en 1480 un mandement sur la répression de la piraterie : défense est faite à tous ses sujets d'aider les pirates, d'acheter leurs marchandises. Il faut au contraire les appréhender et les conduire aux prisons ducales*[105]. François II s'occupe également de mettre sur pied une flotte de protection, le 23 août 1462*[106], pour « *pourveoir à la garde, protection et deffense de nos subgiez* », pour éviter aux marchands de son duché, d'être pris et rançonnés par « *les Angloys, pirates de mer et autres ennemys* ». Il ordonne l'établissement d'un convoi de mer divisé en trois flottes : la première avec 500 combattants, tiendra la mer du 15 septembre au 15 novembre ; la deuxième avec 400 combattants, du 1er février au 1er avril ; la troisième avec 300 hommes du 1er avril au 1er juin. La direction en est confiée au vicomte du Fou, amiral de Bretagne. Il reçoit, pour subvenir aux dépenses qui naîtront de cette charge, le vingtième des vins venant de La Rochelle, Bordeaux, Bayonne et descendant de la Loire dans les ports du duché, sauf ceux venant du Morbihan, et le quarantième des vins qui sortiront des ports du duché, avec la somme de 1500 livres. Interdiction est faite aux marchands de s'aventurer en mer avant que la flotte ne soit prête ; ceux qui le feront seront réputés rebelles et leurs navires et marchandises confisqués. Les voyages se faisaient toujours en flotte pour éviter les dangers de la guerre et d'une mer mal connue.

- La guerre avec l'Angleterre une fois terminée, les rois de France vont s'efforcer de favoriser les marchands hanséates : Charles VII (1403 – 1461) leur accorde des lettres de protection ; Louis XI, en 1463, leur promet sûreté et sauvegarde dans tous les ports français. Nouvelles lettres de sûreté accordées pour un an en 1473*[107] par le duc de Bretagne, François II (1433 – 1488). Les années 1474, 1475 et 1476 sont cependant très actives ; en 1474, 71 bateaux venant de la Baie sont au port de Dantzig ; en 1476 : 15 bateaux. Un traité de paix perpétuelle est conclu en 1483 avec la France, traité rompu dès 1497. L'extrême fin du XVe siècle est marquée par un ralentissement considérable du commerce de la Hanse qui prélude au déclin des siècles suivants.

- Tous ces textes prouvent que les rapports entre les pays d'Allemagne et de France n'avaient rien de pacifique et que les lettres de protection, souvent violées, avaient besoin d'être renouvelées sans cesse, si l'on voulait maintenir le commerce. Le rôle des marins français apparaît peu dans le commerce avec les villes allemandes ; les Français laissent aux étrangers l'exercice de leur commerce sauf en Flandre et en Angleterre où ils apportent souvent eux mêmes leurs marchandises. C'est surtout avec le déclin de la Hanse à la fin du XVe siècle et surtout au XVIe siècle que les marins français vont prendre en main leur commerce. Malgré les dangers, les droits à payer, le commerce a pu se développer. Les échanges devenaient de plus en plus indispensables ; il aurait fallu bien d'autres dangers pour arrêter ces hommes qui trouvaient dans le commerce un emploi à leur activité, une vie aventureuse et des revenus importants. »*[108]

---

*103 Arthur Agats, *der Hansische Baienhandel,* Heidelberg : C. Winter, 1879.
*104 Arch. de Loire Inf. B. 1. Fol. 23.
*105 Arch. de Loire Inf. B. 9. Fol. 176.
*106 Arch. de Loire Inf. B. 2, fol. 91, 92. « *Ordonnance pour l'établissement d'un convoi de mer qui sera divisé en trois flottes sous le commandement de l'Amiral* ».
*107 Arch. de Loire-Inférieure, B 7, fol. 60.
*108 Reverseau-Leipp Marguerite, *op. cit.*, p. 4-64.



*Basinius Parmensis, Hesperis*, Basinio da Parma (1425-1457) © BnF Arsenal 630 f° 61 15 v° (1499).

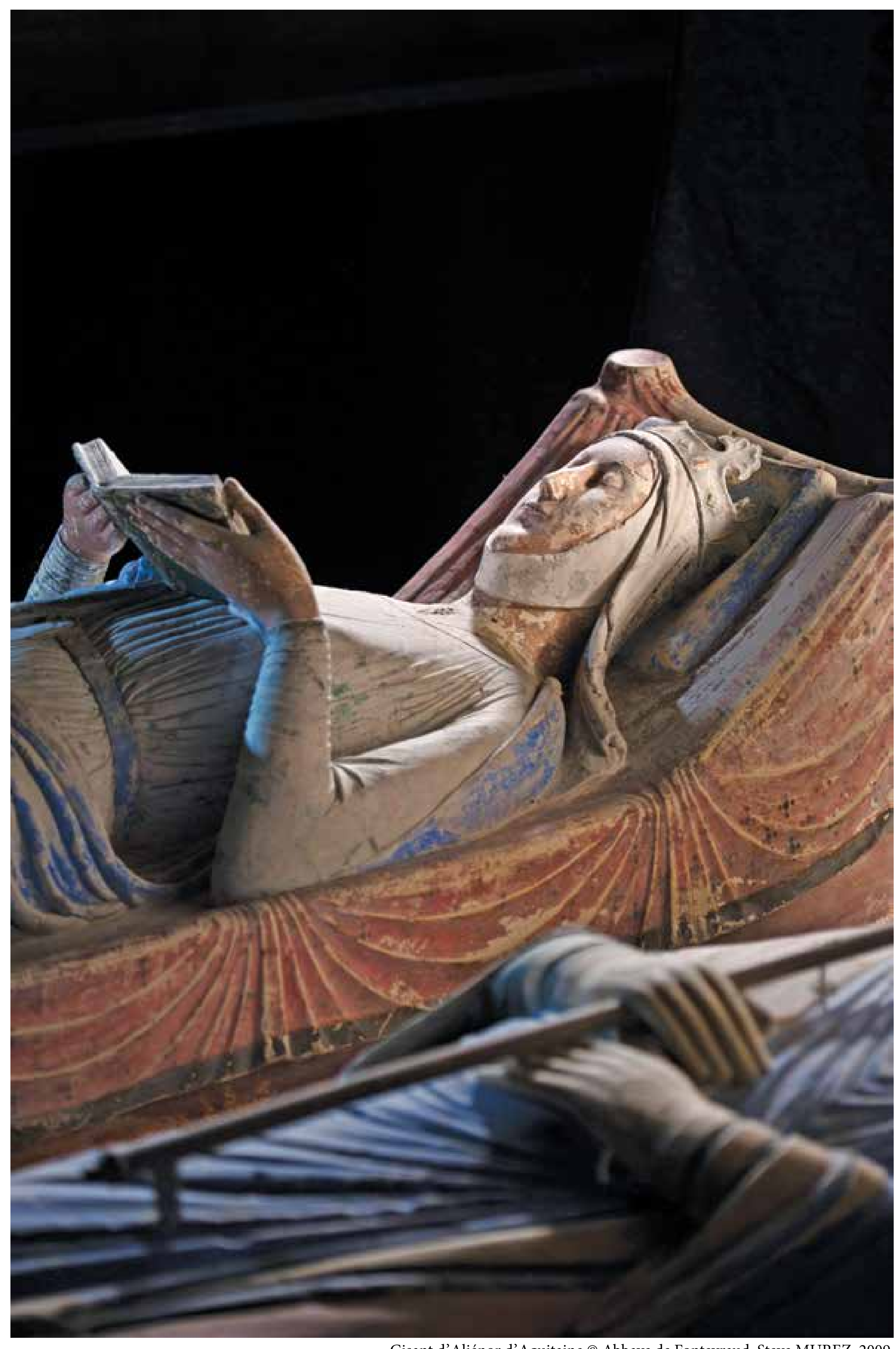
La France et l'Angleterre revendiquent la propriété des 25 premiers articles des Rôles d'Oléron. L'Angleterre appuie ses prétentions sur une pièce conservée à la Tour de Londres, d'après laquelle Richard I[er] aurait, à son retour de Terre Sainte, corrigée, interprétée et publiée dans l'Île d'Oléron, « *la ley Oleroun* » ; or aucun document n'atteste le débarquement de Richard à Oléron à cette époque. En effet ce dernier fut livré à l'empereur germanique Henri V après son naufrage à Aquilée en décembre 1192 et ne recouvra la liberté qu'en 1194, date à laquelle il se rendit en Angleterre en traversant la Flandre. Même en admettant le passage de Richard à Oléron, le texte en question ne parle pas de la rédaction des jugements, mais seulement d'une correction, interprétation, qui suppose leur existence antérieure : « *corxecta fuerant, interpretata, declarata, publicata* ». De toute façon, Oléron faisait partie de l'Aquitaine, province française et non anglaise. Tous ces faits soutiennent la thèse de l'origine française des Rôles d'Oléron. En 1364, une ordonnance de Charles V concède aux Castillans des privilèges commerciaux et l'assurance que leurs causes seront jugées conformément aux lois d'Oléron. Après cette date, les confirmations des lois d'Oléron sont nombreuses et, ces confirmations faites en temps de guerre franco-anglaise, semblent encore démontrer l'origine française. Mais il est certain que les jugements furent connus et appliqués très tôt en Angleterre, peut-être dès le règne de Richard I[er] et certainement sous Edouard I[er] (1274 – 1307).

**Richard I[er]** d'Angleterre dit Cœur de Lion, (1157 - 1199) fut roi d'Angleterre, duc de Normandie, duc d'Aquitaine, comte de Poitiers, comte du Maine et comte d'Anjou.
De par sa mère, Aliénor d'Aquitaine, Richard Cœur de Lion, roi d'Angleterre en 1189, hérite, entre autres, du comté de Poitou et de ce fait du château de Talmont (Talmont-Saint-Hilaire en Vendée). Celui-ci est en quelque sorte la résidence secondaire de Richard. Il vient s'y reposer et surtout y chasser. Il est enterré à l'Abbaye de Fontevraud.

**Aliénor d'Aquitaine** (1122 - 1204), duchesse d'Aquitaine puis reine de France et enfin d'Angleterre, est la fille aînée du dernier Duc d'Aquitaine, Guillaume X. Elle est enterrée à l'Abbaye de Fontevraud auprès de son second mari, Henri II Plantagenêt et de son fils, Richard I[er].



Gisant de Richard I[er] © Abbaye de Fontevraud, Steve MUREZ, 2009. www.abbayedefontevraud.com



Gisant d'Aliénor d'Aquitaine © Abbaye de Fontevraud, Steve MUREZ, 2009.



Le preuillege de ce pillotage

Jehan francoys

Francoys par la grace de dieu Roy de Frãce. Au preuost de Paris/ Bailly de rouen/ Seneschal de Lyon/ et de poictou. Et a tous noz autres iuſticiers/ ou a leurs lieuxtenans. ſalut De la partie de noſtre ame Enguilbert de Marnef. librayre de la ville de poictiers Nous a eſte expoſe que puis nagueres il a fait eſcripre et collationner aux originaulx. Et depuis fait imprimer et hiſtorier vng beau liure intitule. Le grãt routtier et pillotage/ et encrage de la mer. cõpoſe par Pierre garcie dit Ferrãde. lung des experimentez maiſtre des nauires qui ſont au iourduy/ et le plus cõgnoiſſant en nauigaige. Par leql liure lon pourra facillemẽt cõgnoiſtre le plain & leur nauigaige & euiter les paulx/ rochiers/ routtes/ & autres incõueniens tãt des ptíes de Frãce Bretaigne Angleterre Eſpaigne Flã

*Le grant routtier,* 1520, feuillet 99, page 197.

*Ce Privilège est signé par* Mareschal*, suite à un Conseil d'État ou Ordinaire, peu de temps après l'entrevue du Camp du Drap d'or, avec Henri VIII d'Angleterre, près de Calais (24 juin 1520). Le signataire est peut-être Antoine du Bourg, Président au Parlement de Paris, secrétaire qui délivre les Privilèges, sous la chancellerie d'Antoine Duprat et l'autorité de Jacques II de Chabannes, seigneur de La Palice, fait Maréchal par François Ier en 1515**1*. L'amiral Philippe Chabot a fait partie du Conseil du Roi dès 1520, date de parution de l'ouvrage,* Le grant routtier, *à Poitiers.*

*Dans ce Privilège, l'auteur est certifié par le Roi :* « compose par Pierre Garcie dit ferrande. l'ung des experimentez maistre des navires qui sont iourdhuy et le plus congnoissant en navigaige. » *Il est accordé pour deux ans, à partir du 27 août 1520, à l'imprimeur Enguilbert Ier de Marnef de Poitiers. Les villes de Paris, (1re ville d'imprimeurs en France), Rouen (1re ville d'impression du* Routier, *1502), Lyon (2e ville d'imprimeurs en France) et Poitiers sont destinataires de cette ordonnance. Dans ce même document, il est rappelé l'existence de plusieurs documents* « escripre et collationner aux originaulx » *qui constitue* le grant routtier.

*1 (Michon Cédric, 2011, « *Conseils et conseillers sous François Ier* », in Les Conseillers de François Ier, Rennes, 2011, p. 11-83 - PUF).

# 1520

## Pilote côtier - Privilège et Imprimeur

### I – Privilège

**Le privilège de ce pilotage**[1353]

197 - François, par la grâce de Dieu, Roy de France.

Au Prévôt de Paris, au Bailli de Rouen, au Sénéchal de Lyon et [celui] du Poitou[1354], et à tous nos hommes de justice ou à leurs lieutenants, Salut.

De la part de notre sieur Enguilbert de Marnef, libraire de la ville de Poitiers[1355], il nous a été exposé[1356] que, depuis quelque temps, il a fait écrire et comparer avec les originaux et que, ensuite, il a fait imprimer et orner un beau livre intitulé : *Le grant routtier et pillotage et encrage de la mer*, composé par Pierre Garcie dit Ferrande, l'un des plus expérimentés maîtres de navire, qui soient aujourd'hui, le plus compétent en navigation. Par ce livre, on pourra facilement connaître la navigation parfaite sûre et éviter les pieux, rochers, ruptures et autres inconvénients tant des régions de France, de Bretagne, d'Angleterre, d'Espagne, de Flan

198 - dres que de l'Allemagne maritime; avec les dangers des ports, havres, rivières et chenaux des pays et régions susdites, ce qu'il est bien nécessaire de connaître pour tous les marchands et gens de guerre qui fréquentent la mer.

Ce livre[1357], le dit exposant le mettrait volontiers en exposition et en vente s'il nous plaisait de lui en donner permission, de lui octroyer le privilège afin qu'un autre que le exposant ne puisse imprimer le livre, pour les trois ans à venir; afin qu'il puisse d'une manière ou d'une autre se rembourser des grands frais qu'il a engagés en imprimant le livre, et pour les planches qu'il a fait graver à ses grands dépens; requérant humblement sur ce notre protection. C'est pourquoi, nous qui avons pris connaissance de ces faits et désirons que tous les bons livres qui ne furent jamais imprimés soient signalés au exposant, nous avons permis et permettons de mettre en vente le livre du *Pylotage de la mer*, nouvellement imprimé par lui; et [permettons] que nul autre que lui ne puisse les imprimer, ni les faire imprimer, ni les [faire] vendre par d'autres sans l'accord et permission du vendeur sur une période à venir de deux ans, à compter du jour et date de la présente [lettre de privilège].

Nous mandons[1358] et ordonnons par la présente [lettre], à chacun de vous, comme il lui appartiendra, que, de notre grâce et privilège, vous permettiez, autorisiez et laissiez le vendeur mettre à jouir et user pleinement et paisiblement le temps de deux ans durant, sans permettre ni accepter que soit mis ou donné aucune dérogation ou empêchement contre notre décision, en faisant ou faisant faire des restrictions et des interdictions en notre nom. À tous les marchands, libraires, imprimeurs et autres de notre royaume [nous mandons] de ne pas imprimer ou faire imprimer, vendre ni faire vendre le livre de *Pylotage de la mer* par d'autres que ceux que le exposant a fait imprimer au cours des deux années à venir, sous peine de confiscation de ce qui aurait été fait contre notre décision; et d'une amende de cent marcs d'argent que nous appliquons. Et à cela

199 - souffrez de contraindre tous ceux qu'il sera nécessaire, par toutes voies et tous moyens dus et raisonnables. En cas de débat, lesdites interdictions, défenses et contraintes tiennent, sans qu'y fassent obstacle oppositions ou appels quelconques et sans préjudice qui pourraient être faites aux parties, entendues avec justice et célérité. Car il nous plait[1359] que ce soit fait ainsi, malgré ce qui est dit[1360], et quelles que soient les lettres frauduleuses obtenues ou à obtenir. Mandons[1361] et commandons à tous nos hommes de justice, officiers et sujets, qu'en raison de votre charge et délégation, vous soyez obéi et entendu dans l'application de ma décision. Donné à Paris, le 27e jour d'août de l'an de grâce 1520, et de notre règne le 6e.

De la part du Roy A la relation du Conseil. Mareschal[1362]

1353 Ce privilège est la reproduction d'une *lettre patente* : lettre qui notifie la volonté du Roi, portée à la connaissance des fonctionnaires locaux, dont le titre original a été expédié sous forme de *diplôme* ou de *grande lettre patente*. Ici, il s'agit d'un *brevet* qui protège de la concurrence. Cette lettre est construite comme un acte administratif officiel avec *l'invocation, la souscription, la notification, l'exposé, l'adresse, le dispositif et les clauses finales*. [GIRY Arthur, *Manuel de Diplomatique,* éd. Slatkine Reprints, Genève, 1975, p. 755 à 767].

1354 Partie de la lettre, appelée : *notification* et *adresse* : énonciation des personnes pour qui l'acte est rédigé.

1355 Partie de la lettre, appelée : *suscription* : énonciation de la personne au nom de laquelle l'acte est rédigé.

1356 Partie de la lettre, appelée : *exposé* : indication et analyse des motifs de la requête du requérant.

1357 Partie de la lettre, appelée : *dispositif* : l'objet de l'acte et la volonté de son auteur sont expressément énoncés.

1358 Partie de la lettre, appelée : *clauses finales* : indication des garanties et des sanctions, en cas d'inobservation.

1359 *conclusion* : volonté expresse du Roi : « *Car ainsi nous plait et le voulons être fait.* » « *Car ainsi nous plait-il être fait.* »

1360 *clause de réserve* : clause de serment relevant de l'Église Catholique, « *sauf en autres choses notre droit et l'autrui en toutes* ».

1361 *clause injonctive* : il convenait d'enjoindre de faire exécuter la volonté royale.

1362 Contreseing du Secrétaire du Roi (Secrétaire d'État en 1559) : *de par le Roy.*

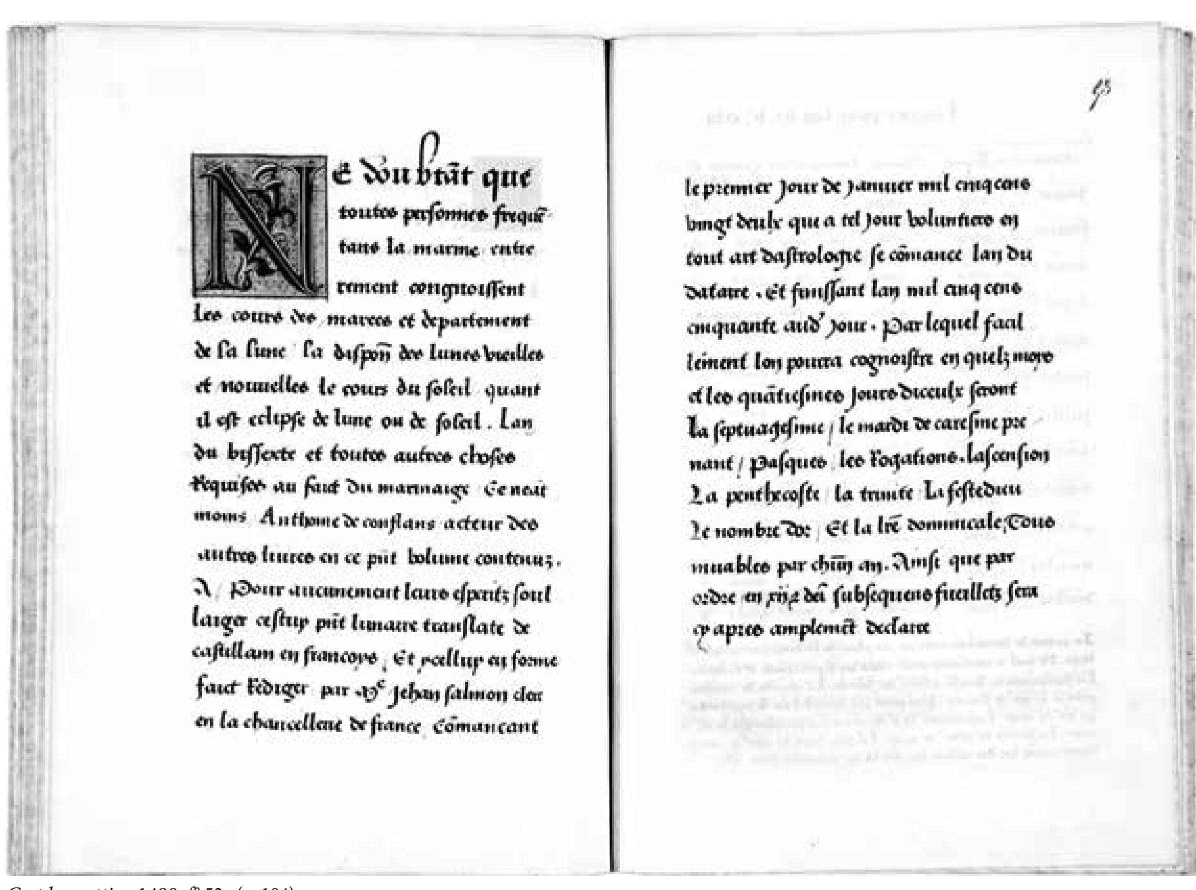
# 1490

104 - Et ce néanmoins, ANTOINE de CONFLANS, auteur des autres livres en ce présent volume. Et pour aider chacun, ce présent lunaire, traduit de castillan en français. Ce document a été rédigé par Me Jehan Salmon, clerc en la chancellerie de France. Il commence le premier jour de janvier 1522, jour volontiers en tout art d'astrologie qui se commence l'an du dataire. Et il finit l'an 1550 au dit jour. Ainsi on pourra connaître en quels mois et quels jours seront : la Septuagésime/ le mardi de Carême, Pâques, les Rogations, l'Ascension, la Pentecôte, la Trinité, la Fête Dieu ; le nombre d'Or ; et la fête dominicale. Tous, changeant chaque année. Ils sont par ordre, en douze et deux feuillets.

# 1502

59 - Ici finissent les jugements de la mer, des nefs, des maîtres, des mariniers, des marchands et de tout leur être avec le Routier.

Imprimé à Rouen, pour Jacques le Forestier, demeurant au lieu devant Notre Dame à l'enseigne de la fleur de lis.



Ne doubtant que
toutes personnes frequē-
tans la marine entie-
rement congnoissent
les cours des marees et departement
de la lune la dispoñ des lunes vieilles
et nouvelles le cours du soleil quant
il est eclipse de lune ou de soleil. Lan
du bissexte et toutes autres choses
requises au faict du marinaige Ce neāt
moins Anthoine de conflans acteur des
autres livres en ce p̄nt volume contenuz.
Pour aucunement leurs espritz soul
laiger cestuy p̄nt lunaire translate de
castillan en francoys. Et celluy en forme
faict rediger par Me Jehan salmon clerc
en la chancellerie de france cōmancant

95

le premier jour de janvier mil cinq cens
vingt deulx que a tel jour voluntiers en
tout art dastrologie se cōmance lan du
dataire. Et finissant lan mil cinq cens
cinquante aud' jour. Par lequel facil
lement lon pourra cognoistre en quelz mois
et les quātiesmes jours diceulx seront
la septuagesime / le mardi de caresme pre
nant / Pasques / les rogations. lascension
La penthecoste / la trinite / La feste dieu
Le nombre dor / Et la lr̄e dominicale, Tous
muables par chāun an. Ainsi que par
ordre en xiiz deū subsequens fueilletz sera
cy apres amplemēt declaire

*Cest le routtier,* 1490, f° 52v (p. 104).

# 1520

## Pilote côtier - Privilège et Imprimeur

***2 – Imprimeur***

196 - Ici finit le Routier et pilotage de la mer, de Pierre Garcie dit Ferrande. Des côtes des Flandres, Angleterre, Espagne et Bretagne. Qui parle des dangers, ports et routes du chenal de mer des pays.
Imprimé, nouvellement à Poitiers par le sieur Enguilbert de Marnef, demeurant à l'enseigne du Pélican, près du Palais.

200 - marque de l'imprimeur : E. I. G. D. M. N. (Enguilbert Ier, Jean Ier et Geoffroy de Marnef).




*Le grant routtier,* 1520, f° 100v (p. 200).

---

*« Au Moyen Âge, les moines fournissaient les copistes, les érudits et les auteurs. Après une première laïcisation sous Charlemagne, le commerce des livres s'est développé hors des monastères. Au* XIIIe *siècle, les libraires sont vendeurs de livres sous la protection de l'Université. Des conventions étaient passées entre auteurs et éditeurs : les auteurs cédaient leurs œuvres contre un prix fixé d'un commun accord. Une fois acheté le droit d'imprimer, l'éditeur était le seul propriétaire. Deux classes de commerçants en manuscrits existent alors : les libraires et les stationnaires. Le libraire fait le commerce de manuscrits existants, reçoit en dépôt les exemplaires ; le stationnaire est l'éditeur qui fait acquisition de manuscrits en vue de les faire copier et répand ensuite les copies. Le prix des livres est tarifé. L'accroissement de cette activité est considérable dans le siècle précédant l'imprimerie. L'imprimerie a tout changé après son arrivée à Paris en 1470. Il y avait déjà cinquante imprimeries en 1510.*
*Avec l'imprimerie, l'investissement est coûteux, le tirage important, le prix bas, les stocks nombreux et de longue durée : en conséquence, les frais engagés sont remboursés lentement. Or la concurrence libre permet la contrefaçon, menaçant les éditeurs de faillite. Ils veulent donc protection et garantie et réclament un nouvel état de droit. L'origine économique des* Privilèges *d'imprimeur est incontestable. Ils s'opposent radicalement aux droits des auteurs. Pour protéger leur travail, les imprimeurs et les libraires se font délivrer des* Privilèges *par le roi : - 1488, Charles VIII accorde aux imprimeurs les* Privilèges *dont jouissent les membres de l'Université. - 1516, François Ier confirme les* Privilèges et Immunités *des imprimeurs. - 1521, François Ier défend de vendre un livre avant qu'il n'ait été examiné par l'Université et la Faculté de théologie.*
*Ce dernier décret royal montre le pouvoir que va permettre l'utilisation des* Privilèges *: un moyen de contrôler la librairie. L'institution de protection économique devient un instrument politique, ou même de censure. Le pouvoir royal, après avoir encouragé l'imprimerie, s'est aperçu qu'elle était dangereuse pour lui. Une autorisation préalable aurait été souhaitée, mais une censure aurait été mal supportée. Aussi l'attribution de privilèges s'y est-elle substituée, comme une censure indirecte. »*

(DOCK, Marie-Claude, *Contribution historique à l'étude des droits d'auteur*, LGDJ, 1962.)

# 1502

*Chanson piteuse composée par frère Olivier Maillard. Et elle se chante comme bergeronnette savoisienne.*

60 - Il faut mourir cette fois
Puisque le grand Saint est annoncé
N'avez vous point ouï le cri.
Quant à moi, je suis étonné
Monde que tu sois bien accablé.
Ne penses-tu point à cela
Chacun a été assigné
Pour rendre compte et reliquat.

Citation générale
Est donnée à chacun
En pleine prédication.
Quant à moi, je n'ai peur que de
Bien savoir que nul n'échappera
Et ne répondra pour tout autre
Car chacun pour soi parlera
Pour rendre compte et reliquat.

Par les frères prédicateurs
Nous sommes cités et convoqués.
Entre vous, endurcis pêcheurs
Ne faites que vous en moquer

61 - Mais la mort viendra vous croquer
Avant qu'il ne soit un an.
Alors vous aurez beau écouter
Pour rendre compte et reliquat.

Nous sommes aussi invités
Souvent par supplices
Maladies et infirmités
Et maintes tribulations.
Divines inspirations
Et remords de conscience
Nous donnent persuasions
Pour rendre compte et reliquat.

Que vous en semble jouisseurs
Qui, en tout mal, vous employez
N'écoutez vous pas les prêcheurs
Que frère Olivier vous nomme
De notre terme n'oubliez pas
Il faut aller au-delà
Avant que deux ans ne passent
Pour rendre compte et reliquat.

Bonnets rouges et chapeaux blancs
Débauchés et batteurs de pavés
Vous mourrez tous pour parler franc
Et serez damnés ou sauvés.

62 - Maillard vous a très bien purifiés.
Las, vous amenderez-vous
Qui menez la vie que vous savez
Pour rendre compte et reliquat.

Levez les cœurs et vos esprits
Femmes qui mènent hauts caquets.
Êtes-vous allées offrir
À ces fêtes et banquets
Et aux étrangers par appâts
Dieu sait les maux qui se font là.
Vos procès sont déjà tous faits
Pour rendre compte et reliquat.

Quand quelque vice tu commettras
Considère que Dieu le voit
Et tant secret que tu voudras
Le diable aussi l'aperçoit.
Pour vrai si Dieu le permettait
Il t'étranglerait sur cela.
Mais fou ne crois tant qu'il reçoit
Pour rendre compte et reliquat.

Vous autres qui avez d'autrui
Injustement et outre à son gré
Qui par faux langage
Avez trompé cette personne

63 - Publiquement ou en cachette
Ou médis ça ou là
Faut que cela soit réparé
Pour rendre compte et reliquat.

Faux hypocrites glorieux
Gens fous qui vous glorifiez
Et qui faites les misérables
En tout vous vous justifiez
Êtes vous bien certains
Que vous n'êtes ni ceci ni cela
N'en soyez pas trop fier
Pour rendre compte et reliquat.

Vous filles de dévotion
Vierges pures, sacré vaisseau
Et autres en religion
Votre corps doit être un tombeau
Pur, beau, tout net et précieux
Pour y loger Dieu par delà
Qui vous conduira sur les cieux
Pour rendre compte et reliquat.

Disposons-nous à bien mourir
C'est le remède que j'y voie
Les uns, les autres, grands et petits.
Et chacun pense bien de soi

64 - Pour se trouver devant le roi
Quand la trompette sonnera
Pauvre pécheur prépare-toi
Pour rendre compte et reliquat.

AMEN

1 - **OLIVIER MAILLARD**

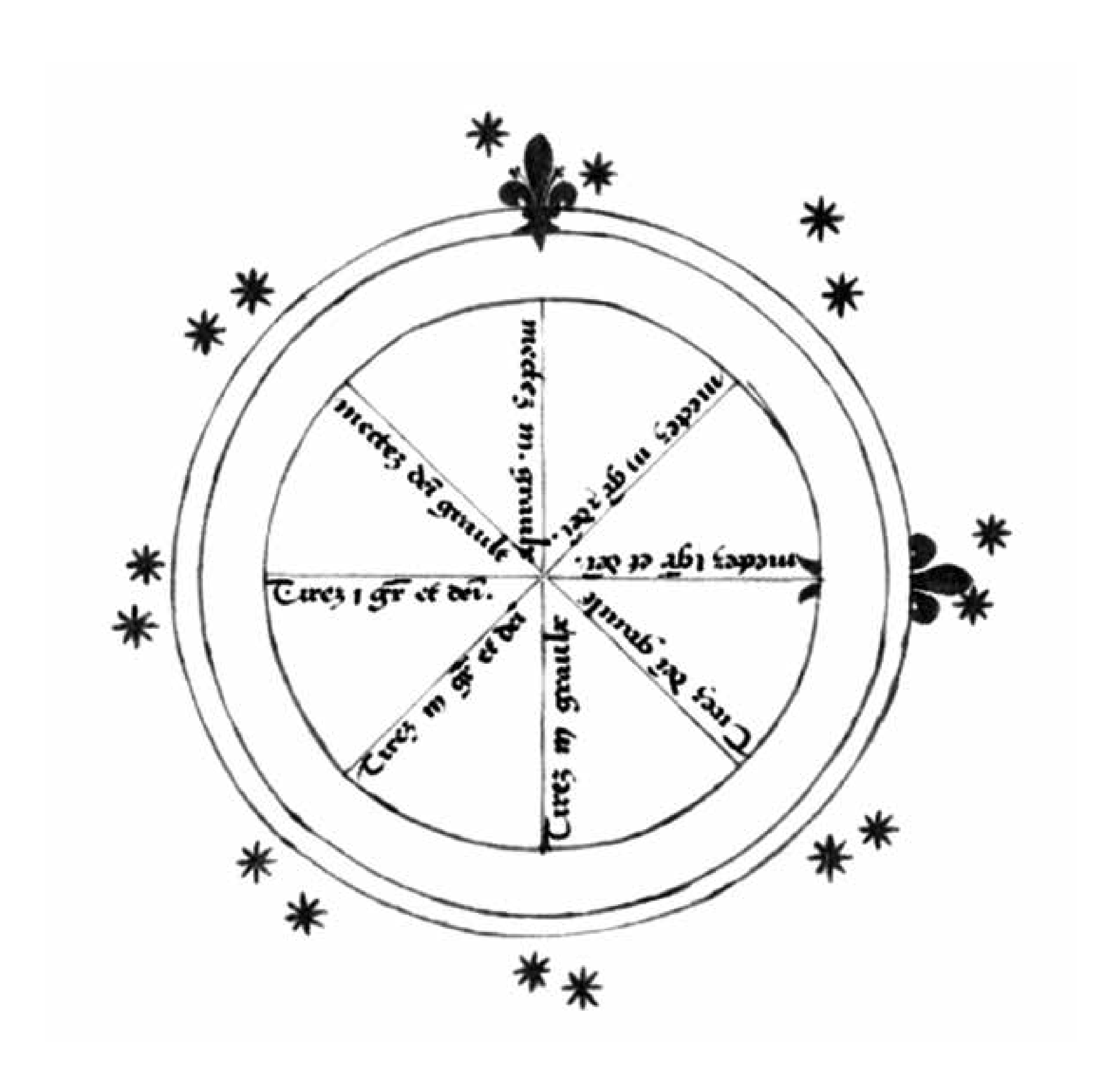
*La* chanson piteuse, *composée par frère Olivier Maillard, en forme d'homélie, a été chantée à Toulouse le jour de la Pentecôte 1502, la veille de sa mort. Il s'agit de trois feuillets, reliés à la suite du volume :* « Le routier de la mer jusques au fleuve le Jourdain », (imprimé à Rouen, par Jacques le Forestier, en 1502). *La présence de cette chanson est surprenante. Je fais l'hypothèse que l'imprimeur la place volontairement, à la fin de l'ouvrage pour signifier le décès de Pierre Garcie. En 1502, ce dernier écrit son testament et le dépose à la Fabrique de Saint-Gilles-sur-Vie* *(voir note 6, page 14).*

*Olivier Maillard est une figure intéressante de prédicateur au* XV*e siècle. Cordelier breton, de l'ordre des frères mineurs, puis des « observantins de l'étroite observance », docteur en théologie, il figure à juste titre parmi les prédicateurs les plus singuliers du* XV*e siècle. Il a terminé sa carrière parénétique et sa vie dans un faubourg de Toulouse, le 13 juin 1502. Prédicateur de Louis XI, de Charles VIII, duc de Bourgogne, et de Louis XII, il fut mêlé à de grandes affaires politiques. Il sera par la suite vicaire général de son ordre et confesseur du roi Charles VIII.*
*Il avait commencé de prêcher à l'âge de trente ans, vers 1460, et ne cessa de se faire entendre pendant quarante ans, jusqu'à sa mort, en 1502. Robuste porteur de parole, il parcourut la France, évangélisant Paris, Nantes, Poitiers, Laval, Tours, Albi, Cahors et Toulouse, où, dit un de ses auteurs, il parut* « comme un charbon luisant ». *Il sermonna mêmement les Flandres, l'Espagne et les pays d'Allemagne. Nous possédons cinq cents sermons d'Olivier Maillard en latin farci. S'adressant tour à tour aux clercs et aux bourgeois, il employait le français vulgaire et le latin d'école, qui était tombé à cette époque dans un état de corruption effroyable. Ces sermons, très abrégés, ne font pas concevoir l'éloquence du franciscain. Cependant elle était grande et puissante, s'il faut en juger par les effets qu'elle produisait. Parmi ces sermons en latin, on distingue celui qu'il prêcha à Bruges le 28 mars 1500 et qui fut imprimé, avec des* hem ! hem ! *en marge, pour désigner les endroits où l'orateur s'était arrêté pour tousser.*
*Un sermon, en ce temps, était dans sa structure, un étrange animal tout hérissé de scolastique. Maillard développait le sien dans les formes consacrées, mais il y jette son âme. Elle était un peu macaronique. Le facétieux se mêle étrangement, dans ses discours, au dogmatique. Le pédantisme de l'école, les subtilités de l'esprit théologique s'y rencontrent avec les incongruités du tempérament monacal et les imaginations fortes du genre oratoire. Il a le goût des allégories. Il parle quelque part d'un homme possédé de trois démons :* Ferme-Cœur *qui l'empêche de se repentir,* Ferme-Bouche *qui l'éloigne du confessionnal et* Ferme-Bourse *qui lui interdit la restitution. Ailleurs, Satan malade est couché dans* un lit à courtines flamboyantes. *Les médecins et les* apothicaires de Sa Majesté Infernale, *le trouvant faible, lui demandent s'il ne mangerait pas quelques mets légers. Satan déclare n'avoir d'appétit que pour les mets que mangent* les femmes au bain de l'accouchée : un pâté de langues. *C'est pour le diable,* blanc-manger et fin régal. *On y trouve* le plus délicat gibier de médisance, la plus belle volaille de coquetterie. *Chacun voit comment l'esprit d'allégorie peut développer cette idée. Mais le bon prêcheur quitte vite ces belles manières. Il a des interpellations subites qui surprennent et réveillent ; à peine a-t-il achevé le panégyrique de sainte Lucie :* Et vous, mesdames, croyez-vous que la bienheureuse Lucie soit arrivée au Ciel en menant la vie que vous menez, en visitant les messieurs du Parlement et en fréquentant les banquets ?

*Ce texte de 1502 est relaté dans un intéressant volume, publié sous le titre de :* Chansons du XVe siècle, publiées d'après le manuscrit de la Bibliothèque nationale de Paris par Gaston Paris ; et accompagnées de la musique transcrite en notation moderne par Auguste Gevaert, Paris, Firmin Didot, 1875, p. 14, n°XII (BnF, FRBNF31059540). *Comment Olivier Maillard a-t-il pu chanter en vers de huit pieds une chanson qui n'en comporte que sept dans l'original ? Laissons aux musiciens le soin d'arranger cela, mais convenons que les airs d'amour, au* XV*e siècle, étaient aussi tristes et certainement encore moins mélodieux que les* Dies Irae *d'aujourd'hui. En tout cas, s'il est vrai que les poètes chansonniers aient toujours exactement répété les sentiments de leurs époques, il faut avouer que l'on n'était pas gai au* XV*e siècle. Et cela se comprend de reste : c'était alors qu'on brûlait les Jean Huss et tant d'autres ; c'était alors qu'aucune réjouissance publique n'eût été complète sans les sinistres éclats des bûchers, sorte d'illumination fort appréciée des catholiques au bon vieux temps.* »
(Texte du baron Antoine de PONNAT, t. XVIII, 1856, par la Société Savoisienne d'Histoire et d'Archéologie, in Bulletin Bibliographique de la Savoie).



Titre : BERGERONNETTE SAVOISIENNE - Source : PARIS BnF 12744



*Quand on veut prendre la hauteur du Soleil, prenez la justement à midi. Regardez le mois et le jour de ce mois. Et il vous faut savoir où est le Soleil. Alors regardez le comptage sur six mois et les références qui sont écrites, avec confiance. Et quand vous voudrez prendre le Soleil, regardez bien où il se tient pour corriger de quelque manière que l'on doit faire.*

Pierre Garcie, *Cest le routtier,* v. 1490, feuillet 52, page 102.

# CHAPITRE IV - La navigation au Moyen Âge

Tout « étranger », qui s'aventure en terre ou mer inconnues, a besoin de la tradition, de la mémoire des anciens. Il doit résoudre deux problèmes, celui du temps et celui de l'espace, pour avancer avec une certaine sécurité. Ainsi pour l'espace, à quel endroit est-il en mer ? Répondre à cette question lui permettra d'anticiper la direction au fur et à mesure, en fonction des contraintes de vent et de courants. Ainsi pour le temps, à quel moment de l'année est-il ? Répondre à cette question lui permettra d'avoir une vue correcte et suffisante de l'avenir de son voyage.
Dans le cadre de la navigation ces deux notions seront l'objet d'une maîtrise qui aboutira à l'appareil très perfectionné qu'est le GPS. Celui-ci donne un point dans l'espace mesuré avec une temporalité permettant de construire une route en un temps donné.

A propos de ces questions, Pierre Garcie évoque les outils de son époque. Le temps est repéré grâce au rythme des jours, mois et années sur des périodes de 19 ans, à partir du calcul digital de la Lune, associé au comput ecclésiastique. L'espace est mis en représentation par la Roue Pôle-Homme de 24 heures ou rhumbs, pour le calcul horaire et celui de la latitude. La tradition est transmise par son routier, écrit patiemment suite à l'expérience, les acquis, les déductions, après environ 28 000 milles marins ou 51 000 kilomètres, soit la distance du tour de la terre, avec sa nef.
Aussi, amis lecteurs, prenons un peu de temps pour nous instruire des informations médiévales, utiles à ce voyage maritime.

## I - Les abris marins

Pierre Garcie distingue certaines configurations du littoral : *entrées, port, havre, baie, conche, anse, rade, chambre et abri*. Comment utilise-t-il ces termes ?

Si je fais l'inventaire de ces mots selon les documents, c'est le mot « *abry* » qui revient le plus souvent. Il est très souvent associé aux « vents » : « *à l'abri du vent de...* »; le mot « *entree* » est utilisé comme zone d'approche de baie, de port, de havre et de rade. Les havres ont été établis à l'issue d'un fleuve. Les ports sont fondés au seuil de rupture de charges, là où les navires de mer devaient arrêter leur progression pour être relayés par des navires fluviaux.

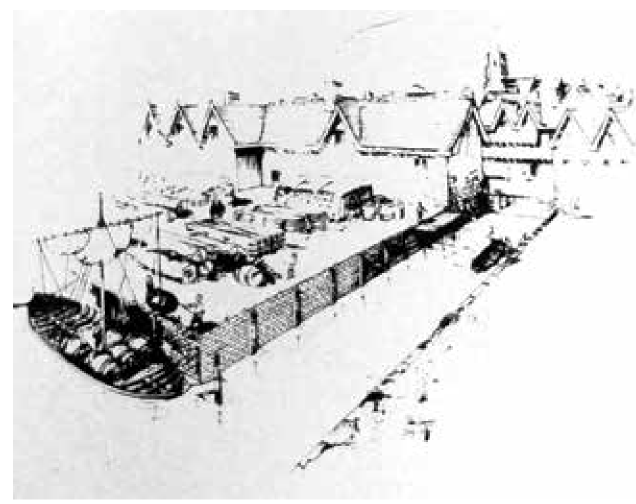
| | entrée | port | havre/gîte | rade | conche | baie | abri | chambre | anse | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1490 | 7 | 5 | 15 | 4 | | 14 | 11 | 1 | | 52 |
| | 12% | 9% | 26% | 7% | | 25% | 19% | 2% | | 100% |
| 1502 | 6 | 4 | 11 | 3 | | 8 | 14 | 2 | | 44 |
| | 13% | 8% | 23% | 6% | | 17% | 29% | 4% | | 100% |
| 1520 | 101 | 77 | 52 | 25 | 25 | 77 | 80 | 5 | 75 | 441 |
| | 19% | 15% | 10% | 5% | 5% | 15% | 15% | 1% | 15% | 100% |

***— Baie***

Pierre Garcie mentionne, dans les trois documents présentés, le mot « baie » : « *la baye de vire* » [Grand Vey, f° 3r/1490] ; « *la baye des dunes* » [Dunkerque, f° 3v/1490] ; « *la baye de portugallete* » [Bilbao, f° 29r/1490] ; « *au millieu de la baye* » [f° 3r/1502] ; « *la poincte qui faict l'entree de la baye de ferron* » [Cabo Prior, Ría de El Ferrol, f° 37v/1520] ; « *va en requerant une boyee de sable que voyrras sur le nort d'elle* » [Locmiquel, f° 71r/1520] ; cette expression « *baye de sable* » revient souvent. La baie est citée comme un abri des vents plus ou moins approprié, bordé de sable et dont le fond est sablonneux ou vaseux. Un ou plusieurs fleuves s'y jettent. Ce lieu n'est pas nécessairement relié à l'arrière pays pour envisager un trafic de marchandise.

***— Havre***

Pierre Garcie mentionne, dans les trois documents, le mot « havre » ou « gîte » : « *a estappes dedans le hable* » [Étaples, f° 3v/1490] ; « *au hable de boulongne* » [Boulogne, f° 3v/1490] ; « *les gistes de la coste de normendie jusques en heurdiennes.* » [f° 6r/1490] ; « *se veulx gesir en l'ancre de boulongne gis devant le hauffre* » [Boulogne, f° 5r/1502] ; « *tu veux aller au passage qui est havre de toute maree* » [Pasajes, f° 22r/1520] ; « *l'antree de saynne y a une boyee. Et devant celle boye y a ung havre que l'on appelle touquet* » [La Seine, f° 81v/1520]. Le havre est cité comme un abri des vents où l'on peut ancrer ; le fond peut être sablonneux ; il peut être à sec à marée basse ou pas ; un fleuve peut s'y jeter. Un trafic de marchandises est envisageable mais peu adapté.



Quais à Baynards Castle, Londres, xv^e siècle © Musée de Londres

***— Port***

Pierre Garcie mentionne, dans deux documents, le mot « port » : « *port de baigne* » [Aveiro, f° 32v/1490] ; « *le meilleur paux qui soit en morbien et de tous temps c'est pauser d'arriere la grant isle susdite* » [le Veizit, f° 71v/1520] ; « *ilz puissent prendre port en sa terre sans aventure chargees ou a charger* » [Coutumes du duché de Bretagne, f° 20r/1502]. Le port est cité comme un abri des vents où l'on peut mouiller ou accoster pour charger et décharger des marchandises.

***— Rade***

Pierre Garcie mentionne, dans les trois documents, le mot « rade » : « *la radde du chief de caulx* » [Chef de Caux, f° 6r/1490] ; « *se veulx gesir en la radde de dieppe metz l'ancre a vii brasses devant la ville* » [Dieppe, f° 4v/1502] ; « *sache que de perrourse si tu vas sus l'oest tu iras querir l'isle d'ieux les sableres la ou l'on mect l'ancre et y a bon rade et sur.* » [Île d'Yeu, Les Sablaires, f° 19v/1520]. La rade est citée comme un abri des vents et des vagues où l'on peut ancrer temporairement, faire relâche avant de franchir les raz, se mettre à l'abri d'une tempête, faire de l'eau ou réparer une avarie. La rade s'enfonce parfois dans les terres. C'est rocheux ou sablonneux.

***— Conche***

Pierre Garcie mentionne, dans la seule édition de 1520, le mot « conche » : « *et pres d'icelluy y a une ance et conche que l'on appelle le pyssot la ou il y a bon radde mais rochier* » [Île d'Yeu, Le Pissot, f° 42v/1520]. La conche est citée comme petite anse ou anfractuosité de la côte, avec un fond de roches où il est possible de s'abriter temporairement, avec le risque de perdre les ancres.

***— Anse***

Pierre Garcie mentionne, dans la seule édition de 1520, le mot « anse » : « *en la poincte de lanse de bregerac* » [anse de la Coubre, f° 15v/1520] ; « *ance de sable qui est au bas de l'ance de sainct ander* » [Dieppe, f° 29v/520] ; « *l'ance de sable qui est au bas de chemoulin* » [Pointe de Chémoulin, f° 63v/1520]. L'anse est citée comme un abri des vents, bordée de sable.

***— Chambre***

Pierre Garcie mentionne, dans les trois documents, le mot « chambre » : « *si tu es pause en la chambre de hohac* » [Houat, f° 73r/1520] ; « *plaine mer a la chambre de vinchenese* » [Winchelsea, f° 5v/1502]. La chambre est citée comme un possible abri des vents, encerclé par des terres isolées ou non.

« *Remarquons que le tissu portuaire français* [à la fin du Moyen Âge] *est caractérisé par l'hétérogénéité de la répartition des sites d'implantation. Concentrés dans les estuaires (une vingtaine dans l'estuaire de la Seine, une vingtaine dans l'estuaire de la Loire, une quinzaine dans l'estuaire de la Gironde) et à proximité des zones de production de sel et de vin (quelque 80 le long des côtes poitevines, aunisiennes et saintongeaises), ils étaient plus dispersés sur le reste du littoral (une dizaine de sites portuaires en pays de Caux, une centaine le long du littoral entre Saint-Malo et la Vilaine). Certaines zones côtières inhospitalières, en particulier celles formées de cordons littoraux (côtes du Médoc et des Landes, côtes du Languedoc), n'offrant pas d'abri naturel ni de liaisons aisées avec l'arrière-pays, n'étaient ponctuées que d'établissements sporadiques.*



Le long de la rivière Usk, le bateau de Newport est représenté en cours de réparation, v.1469, Anne Leaver
© Newport Museum and Heritage Service/Pat Tanner

*L'expression « port et havre », que l'on retrouve dans les documents de la fin du Moyen Âge se rapportant aux littoraux du Golfe de Gascogne et de la Manche, distingue judicieusement deux des principales fonctions portuaires.*
*Le terme de port renvoie en effet à celui de « porte ». En ce sens, l'infrastructure portuaire est un passage entre la terre et la mer, une entrée et une issue permettant la circulation des hommes, des marchandises et des matériels. Elle assure la commutation entre différents modes de transport, maritime, fluvial et terrestre. Elle constitue un centre névralgique, par lequel transitent les exportations des denrées d'un arrière-pays plus ou moins étendu ainsi que les importations d'articles étrangers susceptibles d'être redistribués en amont. En revanche, le port n'était pas nécessairement un lieu où se réalisaient les transactions. La ville, siège des notaires et des changeurs, demeurait privilégiée pour cela. Enfin, comme tout accès au Moyen Âge, le port était un lieu sensible et stratégique, que l'autorité politique se devait de contrôler et, si besoin, de défendre.*
*Mais c'est aussi un havre, c'est-à-dire un « abri » pour des navires qui, soit sont en péril, soit ont besoin de faire relâche sur l'itinéraire de leur destination ou plus simplement, stationnent dans l'attente d'être chargés ou déchargés. La sécurité assurée par le havre tenait à ses qualités naturelles, qui plaçaient les bâtiments hors de portée des brisants et des courants les plus violents, mais aussi aux dispositifs de défense et d'alerte mis en œuvre à ses abords. Par ailleurs, cette fonction protectrice devait être complétée par celle d'avitaillement et de réparation des navires.*
*En plus de ces deux fonctions essentielles, le port se trouvait investi d'un troisième attribut, qui n'était pas le moindre. C'est à cet endroit en effet qu'étaient perçues les taxes seigneuriales, municipales et princières pesant sur la circulation des marchandises. Le port remplissait donc un « rôle fiscal » essentiel, dont l'importance s'affirma à mesure que grossissaient les échanges et que se diversifiaient les redevances ; à tel point qu'on peut se demander si ce n'est pas, in fine, ce qui le définit davantage à la fin du Moyen Âge. Il n'est donc pas seulement accès et abri, mais aussi, comme le pont, le bac ou le carrefour, point de passage obligé, censé concentrer le transit et éviter toute volatilité fiscale.* »[1363]

1363 Mathias Tranchant, *Les ports maritimes en France au Moyen Âge*, in Actes du Congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public, 35e congrès, La Rochelle, 2004, p. 21-31.

## 2 - Le bateau

Pierre Garcie est un marin hors pair, ingénieur astronome, « *n'ayant entre la vie et la mort que l'épaisseur d'une table de planches* ». Une seule fois, il évoque son territoire « hors frontière » qu'est le bateau pour affirmer que sa durée de vie est de deux ans :

> « *Et par ce que le pays de bretaigne est de si grant dangier que a peinne par deux ans peult navire mareer sans venir en danger de la seigneurie dudit Duc et compte de bretaigne.* »[1364]

Cette indication n'est pas l'expression d'une moyenne, mais l'affirmation que certains bateaux ne pouvaient pas tenir longtemps dans les mers difficiles de l'Iroise ou d'autres régions maritimes. Ils étaient mis à rude épreuve ou disloqués à la suite d'une fortune de mer. La deuxième indication que nous donne Pierre Garcie, est qu'il naviguait en 1462 sur une carvelle[1365], la « *karvelle de Saint-Gilles-sur-Vie* », de concert avec la « *karvelle d'Olonne* ». Il parle, aussi, de « *nefz et vaisseaulx* ». Ces derniers termes sont extraits du texte des Rôles d'Oléron et des coutumes du Duché de Bretagne, datés du XIIe et XIIIe siècles. Que nous apprennent les sources archéologiques et historiques à propos des bateaux de la fin du Moyen Âge ?

### — *Témoignages archéologiques*

#### - *« l'Aber Wrac'h 1 »*



Reconstitution hypothétique du navire sous voile. © P. Lotodé

Découverte en 1985, par 15 mètres de fond, l'épave *Aber Wrac'h 1* a fait l'objet d'un sondage en 1986 et d'une fouille en 1987-1988. Celle-ci, reprise en 2013-2014, a permis de constater la présence d'une structure architecturale « à clin ». Ce bateau aurait pu être construit dans une zone allant de la Galice à l'Aquitaine. Naufragé à la fin du XIVe siècle ou dans la première moitié du XVe siècle, dans une zone de fort courant, ce bâtiment marchand doit sans doute à son lest de pierres le fait d'être parvenu jusqu'à nous, lest qui a préservé un petit mobilier archéologique : ossements d'animaux, macro-fossiles végétaux, fragments de poterie, petit ensemble monétaire (pièces de monnaie frappées sous le règne du duc de Bretagne, Jean V).

1364 *Le grant routtier*, 1520, p. 170.
1365 Voir chap 1, p. 17, procès du 2 août 1463

C'est cependant l'étude d'architecture navale qui constitue le principal intérêt du site. Conservée sur une longueur de 18 mètres et 5 mètres de large, l'épave « *Aber Wrac'h 1* » présente la double particularité d'avoir été construite à clin et d'associer au clin du bordé une charpente interne. Les charpentes très massives sur les constructions à clin sont connues dès le XIIIe siècle, période où le franc-bord des navires augmente de manière très importante en réponse à la demande accrue de transport maritime générée par la « révolution commerciale ». La construction à clin se développe a priori indépendamment de la construction à carvel jusqu'au milieu du XVIe siècle.

De plus, ce bateau possède des baux traversant, prenant appui non sur une serre intérieure, mais directement sur la coque, en passant à travers elle. Le bordé est assemblé à l'aide de rives métalliques et la charpente est solidarisée à l'aide de gournables de bois. La campagne de fouille 2013-2014[1366] a permis de proposer une reconstitution plausible du navire « *Aber Wrac'h 1* », sous une forme virtuelle en 3 D.

Le navire apparaît long de presque 26 mètres, large de 7 mètres et haut de 4,55 mètres (soit près de 8 mètres au château arrière). Dans le contexte du XVe siècle, ces dimensions sont celles d'un grand navire. Les formes fines du navire sont probablement une double adaptation du navire à son espace de navigation et au contexte socio-économique européen contemporain. Un navire fin et manœuvrant est une réponse efficace, apportée par les charpentiers, aux propriétaires et affréteurs des navires pour un commerce plus sécurisé.

***- « The Newport ship »***

En 2002, pendant les travaux de fondation du nouveau Centre pour les Arts de Newport au pays de Galles, les restes d'un bateau médiéval ont été mis à jour, en excellent état de conservation, probablement l'un des plus complets à ce jour, peut être même plus important que le *Mary Rose.* En effet la coque est quasiment intacte, ce qui, pour la première fois, va permettre d'appréhender concrètement ses formes et les détails de sa construction.[1367]



Reconstitution 3D des ponts © Newport Museum and Heritage Service/Pat Tanner

Différents artefacts ont permis de le dater après le printemps 1468. Il commerçait avec le Portugal : monnaies, poteries portugaises, boulets de canon de pierre, casques et bracelets d'archer en ont été extraits. Il est possible que ce bateau ait été impliqué dans un combat naval et qu'il ait pris la rivière Usk avant de couler. Cette coque a été construite à clin et une réparation de la quille est décelable.

La reconstitution de la forme de la coque en 3D, permet de poser quelques éléments techniques : il est long de 28,60 m, large de 8,90 m, avec un tirant d'eau de 3,80 m. Le navire aurait une capacité de chargement

1366 Fouille menée par Alexandra Grillé, Association Avena.

1367 N. Nayling & T. Jones, *The Newport Mediaval Ship,* © 2013 The Authors. International Journal of Nautical Archaeology. - Fouille menée par Toby Jones et Nigel Nayling ; Newport Museum and Heritage Service. - www.newport.gov.uk/heritage/Newport-Ship/Newport-Ship.aspx

théorique de 131 tonnes, avec 73 tonnes supplémentaires de ballast. Le déplacement total du navire, à pleine charge, aurait été d'environ 392 tonnes. La cale totale sur la reconstitution du volume minimum est estimée à 225 m³. L'inclusion d'une allée, large de 900 mm, de l'avant à l'arrière, se traduit par un volume utile, réduit de 170 m³. La grand-voile est estimée à environ 264 m². Cela pourrait propulser le navire, chargé entièrement, à une vitesse de 6-7 nœuds dans un vent de force 3 (9-10 nœuds soufflant), aux allures portantes. La surface de voile supplémentaire à l'avant et au mât d'artimon aurait rendu le navire plus efficace lorsqu'il navigue au vent. En subdivisant le plan de voilure sur trois mâts, celui-ci serait plus facile à gérer pour l'équipage, en raison de petites voiles. Il convient de noter que ces chiffres sont des données statistiques dans le cas d'une coque propre et lisse, caractéristique peu probable durant la période médiévale.

— ***Témoignages historiques***

**- *construction***



*Ubena von Bremen,* réplique de la cogue, trouvée à l'embouchure de la rivière Weser de Brême © Hanse-Koggewerft.

Au cours du Moyen Âge, la très grande majorité des navires est construite à clin, méthode que l'on peut estimer héritière des bateaux vikings, les plus performants de leur temps.

La forme des bateaux nous est connue par l'archéologie et par un grand nombre de miniatures et gravures. Elle diffère en raison de leurs fonctions. La *Mary Rose* (1510-1545, épave anglaise) a été conçue comme un navire de guerre dès sa construction, le *Newport ship* (1447) est un navire de charge. L'archéologie sous-marine a permis aussi les reconstitutions des « Hanse Kogge », cogues de la Hanse des côtes allemandes et flamandes, celles de Brême (XIVe siècle, Allemagne), de Skanör (fin XIVe siècle, Suède), d'Almere (XVe siècle), de Kampen (1627, Pays-Bas). Jusqu'au milieu du XVe siècle, ce sont soit des bateaux à fonds plats, du type de la « Hanse Kogge » soit des carènes à retour de galbord peu propices à l'échouage comme *Aber Wrac'h 1* et *Newport Ship*. Par ailleurs et surtout, la cogue est une construction sur fond combinant bordé à franc-bord et clin, tandis que les navires, *Aber Wrac'h 1* et *Newport Ship,* sont construits totalement à clin. C'est à la fin du XVe siècle que les principes de construction changent dans le Ponant, en disposant les bordés côte à côte et non à clin, comme il était d'usage jusqu'ici, et en construisant la membrure en premier. C'est le fameux bordé à carvel.

---

Caravelle ou carvelle *(dict. de JAL)* : c'est un procédé de bordage *(« à carvel » ou « à franc-bord »)* qui aurait donné son nom à la forme du bateau. Il se caractérise par le fait que les bordages, biseautés ou non, s'ajustent à joints vifs, l'un à la suite de l'autre, le bordé ayant de ce fait un aspect lisse. Un clou particulier était utilisé, le *clou à carvel* avec une tête à pans coupés, octogonale ou carrée.




Au XIVe siècle, c'est une coque légère utilisée pour la pêche et, semble-t-il, gréée d'un mât unique. Son port en lourd est de l'ordre de 50 tonneaux.

S'inspirant des embarcations arabes méditerranéennes à voiles latines, les Portugais en tireront une version améliorée capable de remonter le vent de secteur nord, soufflant au retour de Mauritanie et du Sénégal. Cette embarcation reçoit bientôt un gréement à deux mâts portant des voiles latines. On la nomme « *caravelle latine* ». C'est l'une d'elles, qui conduisit au Cap, Bartolomeu Dias en 1488. Elle reçoit des voiles carrées et on la nomme « *caravelle ronde* ». Son faible tirant d'eau et ses bonnes capacités d'évolution en font l'instrument d'exploration privilégiée des Portugais et des Espagnols, grâce à une superficie de voilure importante pour sa taille. On voit sur les portulans, des dessins de caravelles à quatre mâts dont trois à gréement latin et un mât avant, gréé à phare carré ; elles sont connues sous le nom de « *caravelles océaniques* ». Elles ont marqué une étape intermédiaire entre les caravelles d'exploration et les nefs qui les remplacèrent lorsque les routes maritimes furent jugées assez sûres, afin de confier aux navires des cargaisons dont la valeur pouvait être « *celle de toute une ville* ». Ce procédé original de bordage s'est rapidement diffusé vers la seconde moitié du XVe siècle, à partir de la Bretagne.

*« Curieusement, cette méthode sera considérée à l'époque comme une originalité bretonne. On ignore absolument comment et pourquoi les Bretons semblent avoir été pionniers en la matière. L'Angleterre viendra plus tard à ce type de construction. Notons toutefois pour relativiser que la construction « à carvel » semble réservé à des unités de taille assez importante (100 tonneaux de moyenne) et qu'en Angleterre même, seuls les chantiers royaux, ou armant à la guerre, construisent selon ce procédé. Les bateaux plus petits armant à la pêche ou au cabotage resteront longtemps fidèles à la construction à clin et ce, jusqu'à une époque récente. Pour la construction sur les chantiers, on trouve comme actuellement dans la construction en bois, la quille, les varangues, les membrures, les serres et le vaigrage. Le gouvernail est depuis longtemps déjà axial, même si l'on trouve de curieuses représentations de gouvernail latéral mais toujours à barre franche. On ignore s'il existait un système de palans pour aider à sa manœuvre, au vu de la taille des gouvernails en question, et de la taille des navires, sans doute. Il serait trop dur à manœuvrer sans ça. La barre est abritée sous la dunette, d'où l'homme de barre ne voit rien du fait de la présence du gaillard devant lui. Il reçoit ses ordres d'au-dessus, sur la dunette où se tient le pilote, en admettant que le gaillard ne soit pas trop haut et que la grand voile ne masque pas trop la route. Si c'était le cas, et ça l'était sûrement souvent, ces bateaux allant surtout au portant et remontant fort mal au vent, le pilote devait se placer sur le gaillard, en plein vent et copieusement rincé, et hurler ses ordres vers l'arrière, en espérant que la barre l'entende. Face à ce problème important de visibilité sur la route, le compas est de plus en plus utilisé, mais pas forcément bien, on voit beaucoup de pilotes faire le point sur la dunette… l'épée au coté, ce qui n'est pas une bonne idée. »* [1368]

Pierre Garcie navigue sur la *carvelle de Saint-Gilles-sur-Vie* en 1463. Ces nouveaux navires apparaissent alors dans le Ponant. Aucun document breton ne cite ce type de navire avant 1458, mais on trouve une carvelle expressément qualifiée de bretonne en 1440 parmi les navires de Philippe le Bon. De ces carvelles, 19 partiront pour la croisade en 1463. La première, construite à Dieppe, est « *un Escarvelle de grand port mise en atelier* » en 1451 par un certain Mathieu, de *Cargaret* (Kergarrec en Bretagne). Le tonnage de ces navires est en moyenne de 100 tonneaux mais rarement inférieur à 24 tonneaux. En 1467, sur les 21 carvelles signalées à Poole (Angleterre), 18 étaient bretonnes. Ce type de navire est nommé, sous ces termes approchants : *Carvelle, Cresvelle, Crevelle, Quervelle, Escarvelle, Escrevelle, Karvelle*.
L'économie bretonne et l'indépendance du duché repose en grande partie sur une flotte nombreuse, de tonnage réduit. Henri Touchard[1369] estime à environ 20 000 tonneaux une flotte de 2000 bateaux en 1450, soit 10 tonneaux par bateau. S'il existe des grandes unités de près de 1000 tonneaux et si l'on trouve des bateaux de commerce au long cours d'un tonnage moyen de 50 à 100 tonneaux, le gros du cabotage sur fait sur de petites embarcations de moins de 10 tonneaux.

***- types de navires***

*« Pour la navigation à faible rayon d'action, les petits tonnages l'emportent. On sait par de nombreux « brefs » que les batels jaugent moins de dix tonneaux. Ils convoient le sel, le vin, du poisson et servent aussi à la pêche. Les escaffes atteignent parfois les 20 à 30 tonneaux et doivent s'acquitter de « demibrefs » pour pouvoir naviguer. Eux aussi transportent sel, vin, mais aussi du blé et servent à la pêche. Ils pratiquent un cabotage à plus grand rayon d'action. Ces petits bateaux, représentés sur les murs d'églises, montrent une coque dont les formes évoquent les Hanse Kogge, avec un mât unique portant une voile carrée, un peu en avant du bateau.*
*Les bâtiments d'un tonnage plus élevé (70 à 80 tonneaux), qui prennent donc « bref » pour voyager, sont les baleinières, pinasses, vessels, vexeaux, nefs et carvelles. Ce sont les bateaux du grand commerce au large. On compte à Bordeaux, sur 71 bateaux bretons dont le type est connu, 43 pinasses, 18 carvelles, 6 crayers, pour trois barques et une escaffe.*
*On retrouve ces chiffres à Royan (12 en 1466) et à Bordeaux qui compte 182 carvelles en 1482. Elles acquittent entre 20 et 100 livres de taxes. Les carvelles semblent pouvoir transporter plus de marchandises. À la fin du XV^e^ et au début du XVI^e^ siècle, la carvelle est la reine des routes du vin et des navigations hauturières au long cours, que les Bretons dominent alors, mais les Normands et les Anglais ont rattrapé leur retard. »* [1370]

1368 Christophe Colivet, *La construction navale au XV^e^ siècle en Bretagne*, Assoc. Les Compagnons de l'hermine radieuse, 2008.
1369 Henri Touchard, *Le commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge*, Les Belles Lettres, 1967, p. 322
1370 Jean Tanguy, *Le commerce du port de Nantes au milieu du XVI^e^ siècle*, 1956, Paris, SEPVEN.

**- *gréement***

*« La nef apparaît sur de nombreuses représentations[1371] comme un navire à voile carrée unique, portée par un très gros mât, de coque ronde et donc de fait difficile à manœuvrer. Elle est pourvue à ses deux extrémités d'un gaillard (à l'arrière) et d'une dunette (à l'avant) qui forment deux petits « châteaux ». Par la suite, des voiles dites d'évolution viendront compléter le gréement, portées par des mâts de dimensions faibles par rapport au grand mât, qui doit aussi supporter une hune. L'artimon est représenté en gréement latin, peut être aussi au tiers, et la misaine, par une voile carrée de petite dimension, qui permet d'aider le navire à abattre. Ces voiles ne sont déployées que si le besoin s'en fait sentir. La propulsion est assurée par la grand- voile. Celle-ci peut se diviser si le vent force, non pas en prenant des ris, ces petites garcettes disposées horizontalement avec lesquelles on vient ferler la voile sur la vergue comme ce sera le cas sur tous les voiliers plus tard, mais en enlevant des bandes de toiles horizontales, que l'on appelle des bonnettes. Celles-ci sont lacées à la grand voile. Cette opération peut être réalisée directement depuis le pont, ce qui parait plus sûr pour le matelot, mais si cette bonnette délacée aux trois quarts part avec le vent, imaginez le dégât. Inconvénient, ce type de liaison crée des poches au niveau du laçage, des fuites d'air, et c'est le point faible où le vent va pouvoir déchirer la voile d'un coup en forçant un peu. C'est donc une voile plus fragile que les voiles faites de laizes verticales d'un seul tenant. Autre inconvénient, il ne faut pas se tromper en attachant la bonnette sous la voile. Si on se décale sans s'en apercevoir, il faudra tout redéfaire pour recommencer. Un dispositif permet d'éviter de créer trois gros rouleaux de voile quand elle est gonflée, celui de coudre une forte ralingue verticalement pour éviter à la voile de se déformer horizontalement. Du coup, celle-ci forme des alvéoles, qui se révèlent désastreuses à d'autres allures que le vent arrière.*

*Le gréement de caravelle consiste à remplacer la grand voile carrée par une voile latine. La misaine disparaît alors. Du coup, le bateau porte deux voiles latines, au milieu et à l'arrière, ce qui lui permet de mieux remonter le vent, mais qui ne permet pas de prendre des ris et qu'il faut « gambeyer » à chaque changement d'amure, c'est-à-dire faire passer l'antenne du coté du mât sous le vent, ce qui ne facilite pas la manœuvre.*

*Au XVIe siècle encore, vers 1520, Antoine de Conflans fait encore la différence entre les caravelles et les carvelles dans ses « Faits de la marine et navigaige ». Par suite, la carvelle empruntera son gréement à deux puis trois mâts à la caravelle et finira par être assimilée à elle. Une carvelle bretonne gréée ainsi, « Pierre de La Rochelle » (longueur : 45,75 m; largeur : 12,04 m), abandonnée à Gdansk en 1462, fera d'ailleurs école dans toute l'Europe du Nord après son inventaire par les autorités portuaires : bordage « à carvel », trois mâts, grand voile et misaine carrées, artimon latin. Ce type de navire deviendra l'archétype du bateau par la suite. »* [1372]



Réplique du *Wissemaria* © Hanse-koggerwerft.

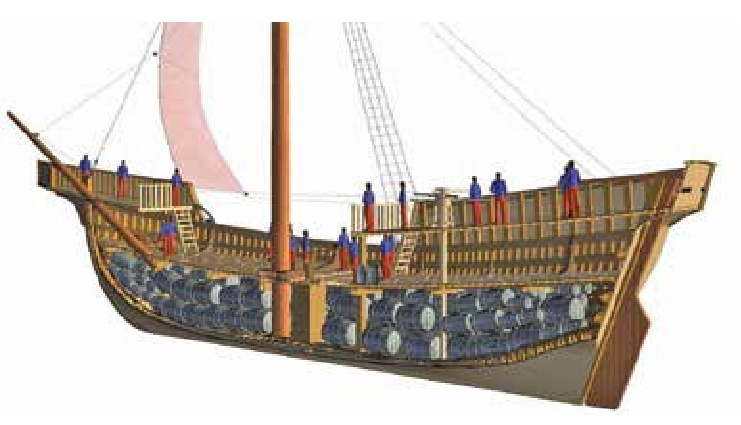
**- *jauge des navires médiévaux***

*« La carène désigne la partie de la coque qui est sous l'eau. On l'appelle aussi « œuvres mortes », par opposition aux « œuvres vives », qui sont la partie émergée de la coque. Ceci est estimé en tonnage. Il faut cependant faire un petit point sur ce que veut dire, ou semble vouloir dire cette mesure de tonnage et les dimensions qu'elle engendre. Actuellement, la jauge en tonne représente le poids du volume d'eau déplacé par la coque. Il s'agit donc d'une unité de volume et non du poids du bateau lui-même. Initialement, on jaugeait les bateaux en tonneaux, qui représente le nombre de tonneaux que pouvaient embarquer le navire et, donc, qui donne une indication sur son volume et sa capacité marchande. Le problème apparaît donc ici limpide, tout ça dépend de la taille du tonneau et même de la forme de celui-ci. Effectivement, les tonneaux bordelais (900 litres) n'avaient pas la même forme que les tonneaux d'ailleurs.*

1371 Christine Villain-Gandossi, *Le navire médiéval à travers les miniatures*, Paris, CNRS, 1985.

1372 Christophe Colivet, *La construction navale au XVe siècle en Bretagne*, Assoc. Les Compagnons de l'hermine radieuse, 2008.

*Au tout début du XVI^e^ siècle, Fernando Oliveira, homme d'église à l'origine, jugé rebelle par la sainte inquisition, mais aussi aventurier, diplomate, pilote, érudit et connaisseur de la construction navale, explique par quel moyen évaluer à priori le port d'un bateau à partir de ses grandes dimensions. Pour cela, à partir d'un type de tonneau donné, dont les dimensions, tant en longueur qu'en diamètre seront prises en compte, il suffit d'aligner les tonneaux, autant qu'on en peut sur la longueur de la quille (longueur), d'aligner autant de tonneaux que possible en largeur, sur le pont principal, au niveau du maître couple (largeur), d'aligner autant de tonneaux que possible entre le fond et le pont (creux). Il suffit ensuite de multiplier ces trois chiffres entre eux, pour obtenir la jauge. Oliveira reconnaît que le chiffre obtenu est toujours bien supérieur à la jauge réelle du navire et qu'il faut diviser à peu près par deux la longueur pour obtenir un chiffre proche de la réalité. Cette différence est due au fait que le bateau n'est pas une brique creuse, mais plutôt un sabot comme vu plus haut. En fin de compte, il reconnaît qu'aucun calcul simple ne permet de connaître le port réel d'un bateau, mais par contre que les bons maîtres de marine savent par expérience quelle est la capacité de charge de chaque bâtiment.* » [1372]



Reconstruction des ponts © Newport Museum and Heritage Service/Pat Tanner

**- *équipage***

« *En mer, la manœuvre du navire et les choix en matière de navigation relèvent de la seule appréciation du maître. Propriétaire du navire dans la plupart des cas, il engage seul sa responsabilité juridique Il est aussi responsable de la sécurité du navire et de son équipage, des passagers présents à bord et des marchandises embarquées. Il doit employer au mieux son savoir nautique pour « les mener et conduire à l'aide de Notre Seigneur », « au plaisir Dieu », à « port de salut ». En cas de « périls ou aventures » pour les personnes et les biens, sa conduite en mer est régie par le droit maritime commun à toute l'Europe, contenu dans les Rôles d'Oléron.* » [1373]

« *Sur un bateau, les fonctions de maîtrise sont différenciées pour résoudre les trois principales exigences de mener un bateau. Une distinction qui peut être faite est celle entre manœuvre et navigation pure. En effet, les anciens faisaient la distinction entre ces deux spécialités. La manœuvre étant le domaine du maître d'équipage ou naute, qui s'occupait de la manœuvre et du réglage des voiles et des ancres sans compter la responsabilité physique du navire et de la cargaison. Par contre, le pilote était responsable de la navigation, c'est-à-dire de la route et de la localisation du navire, autrement dit du point. Le navire voit ses évolutions dans l'espace limitées par ses possibilités. Il ne peut aller que dans le sens du vent. En ce qui concerne le marin, ses objectifs pourront donc être en contradiction avec ces possibilités, en ce sens qu'il aura besoin d'aller là où le vent ne le porte pas. Ceci définit les problèmes de manœuvre : comment user du vent pour faire aller le navire ? Mais ce faisant, il lui faut garder un œil sur la destination finale et, pour cela, savoir où il en est dans sa progression qui peut être tortueuse. Cela définit le problème du point. Les deux volets sont indissociablement unis, bien que faisant appel à deux spécialistes distincts. En résumé, nous appelons navigation, au sens large, les moyens que nous donne la manœuvre du navire pour assurer une progression vers l'objectif désigné, dûment contrôlée par la navigation, dans son sens restreint d'art de la localisation. D'un coté, le maître de manœuvre ou maître d'équipage qui faisait aller le navire en optimisant sa marche grâce aux réglages des voiles, ce pourquoi il dirigeait l'équipage, nécessaire instrument pour faire aller le navire. Conjointement, un pilote ne s'occupait, lui et son aide, que de la position et était le maître de la route. Tous deux étaient sous l'autorité du capitaine,*

1373 Michel Bochaca et Mathias Tranchant, *Du Golfe de Gascogne à la Picardie et à la Flandre maritime : le déplacement par mer des hommes et des marchandises à la fin du XV^e^ siècle*, Actes du 6^e^ Colloque Européen de Calais, 2006-2007, p. 136-146.

*représentant de l'armateur qui veillait, quant à lui, au bon déroulement de l'expédition maritime qui, outre ces problèmes techniques à résoudre, devait lui assurer un succès commercial. Cette troïka est attestée à travers tous les nombreux textes juridiques anciens ou médiévaux. Cette différence de point de vue s'explique par une différence de culture découlant de la spécificité de ces deux métiers. En effet le maître est l'homme qui connaît le mieux le navire pour pouvoir en tirer le maximum, il est donc attaché à ce navire et son métier s'acquiert par une expérience sur le tas, dès son plus jeune âge. Son savoir est essentiellement pratique et ne nécessite aucune culture générale. Le pilote, au contraire, est le spécialiste de la route, il reste sur cette route et passe de navire en navire au gré d'engagements successifs, son savoir-faire lui est transmis par un ancien, car il commence son apprentissage comme aide pilote, il lui faut une instruction de base pour exploiter les quelques rares documents dont il peut disposer. Le capitaine coordonne l'action de ces deux spécialistes. A la base c'est un commerçant, propriétaire du navire ou son fondé de pouvoir. Il doit avoir de sérieuses notions de droit pour conclure des contrats de transports avec ses clients ou ses bailleurs de fonds ou même son équipage. Il doit donc avoir une solide instruction ou à défaut se faire aider dans ce domaine par un scribe ou écrivain de bord qui s'occupe de mettre au clair les contrats et tient la comptabilité du navire. Bien entendu, il ne lui est pas interdit de cumuler cette charge avec l'exercice conjoint de l'une ou de l'autre deux fonctions subordonnées, ou encore de cumuler sous une même tête toutes ces compétences selon l'importance du navire.* » [1374]



Embarquement du fret © Newport Museum and Heritage Service/Pat Tanner

## 3 - Le fret

« *Les connaissements* [bon de transport maritime] *passés devant notaire n'ont pas pour objet de décrire les voyages en eux-mêmes. Ces actes juridiques visent à sécuriser des transactions commerciales passées entre des affréteurs, les marchands qui louent les navires pour y mettre à bord leurs marchandises et les maîtres qui mettent à disposition leurs navires et agissent en qualité de fréteurs*[1375]*. Instrumentés en forme de chartes-parties*[1376]*, ils sont grossoyés et délivrés aux parties de façon systématique. Les clauses commerciales et financières qu'ils renferment s'appliquent soit « par deçà », c'est-à-dire sur le port de départ, soit « par delà », sur le port d'arrivée. Dans les deux cas, il s'agit de lieux proches de la terre où la preuve pourra être rapportée en cas de litige.*

*Les 24 connaissements passés à Bordeaux à destination de la Picardie ou de la Flandre livrent les noms de 50 affréteurs. Certains d'entre eux, apparaissant dans plusieurs actes. Tous sont qualifiés de marchands et expédient uniquement du vin. Le fret, prix à payer pour le transport, était calculé sur la base d'un chargement type de 20 tonneaux de vin. Son montant variait selon le port de destination et la distance à parcourir qui en résultait. Un connaissement passé le 7 novembre 1477 entre trois*

1374 Michel Com'nougué, *Les Nouvelles Méthodes de Navigation durant le Moyen Âge*, thèse de doctorat, CNAM, 2012, p. 25.

1375 Affrètement : terme de commerce de mer employé dans l'Atlantique, équivalent de nolissement en Méditerranée.

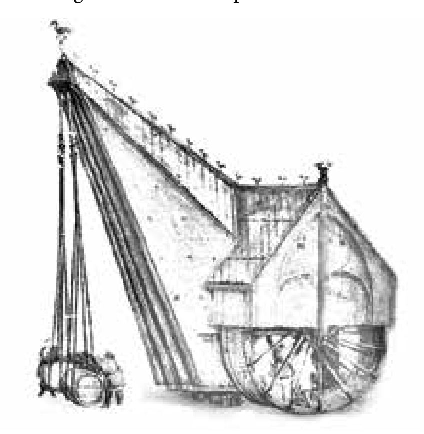
1376 Un acte, fait en deux parties d'une même feuille, constituant un contrat conclu de gré à gré entre un fréteur et un affréteur, dans lequel le fréteur met à disposition de l'affréteur un navire.

*marchands bordelais et le maître du* Saint-Julien *d'Audierne détaille le fret exigible en fonction de la région d'arrivée : 2 écus pour la Bretagne, 3 écus pour la Normandie, 4 écus pour les Cornouailles et 5 écus pour le pays de Galles*[1377].
*À raison d'un prix moyen de 20 francs le tonneau de vin à Bordeaux dans les années 1470-1480, soit un peu plus de 14 écus, le fret représentait entre 24,5 % et 28 % de la valeur de la marchandise selon que la destination était la Picardie ou la Flandre. Les variations de détail du prix accordé relevaient de la négociation entre le maître et l'affréteur. Sauf exception, l'affrètement s'effectuait à raison de « 21 tonneaux pour 20 ». Le vingt-et-unième tonneau servait à ouiller les vingt autres afin de compenser les pertes par suintement des douelles, des fonds ou des bondes. Il fallait autant que possible maintenir les futailles pleines afin que le vin ne s'aigrisse pas au contact de l'air et ne s'altère pas du fait d'un ballottage intempestif rendu possible par le vide.* »[1378]



Bruges, Quai Spiegelrei, reconstitution de la grue du xv^e siècle. photo et dessin © CRHIP

Une grue dans le port de Bruges, quai Spiegelrei près de la statue de Pieter van Eyck, a été reconstituée. Le mécanisme de la grue est protégé par un habillage de bois. Le « *moteur* » est constitué de la traditionnelle roue ou cage dans laquelle se trouvent quatre personnages. Deux tonneaux, soutenus par des élingues, sont en cours de levage. Outre cette fonction de levage, la grue dispose de la faculté de pouvoir pivoter afin de décharger les marchandises du bateau jusqu'au quai.



***- chargement***

« *L'affréteur supportait aussi les dépenses occasionnées par les manœuvres de port (touage, lamanage, pilotage) et par le « breuvage » des marins, qui s'ajoutaient au fret. Le paiement du fret et des coûts additionnels intervenait en général 21 jours ouvrables après le déchargement du navire. En d'autres termes, si le bâtiment ou sa cargaison se perdaient en mer (tempête, naufrage), étaient pris en mer (course, piraterie) ou saisis au port d'arrivée (exécution de lettres de marques, confiscation par les autorités portuaires), l'affréteur ne devait pas payer pour une cargaison non parvenue « à port de salut ». Il faut donc comprendre que le fret convenu au départ incluait d'une certaine façon le coût de l'assurance de la cargaison. Son paiement était différé de plus de trois semaines après l'arrivée, ce qui laissait en principe le temps à l'affréteur de vendre au moins une partie de son vin et de payer le maître avec « le premier argent qui sauldra desditz vins ». Chargeant à la demande au gré des occasions qui s'offraient à eux et ne sachant pas quand ils reviendraient à Bordeaux ou à La Rochelle, les maîtres exigeaient d'être payés au port d'arrivée. Grâce aux paiements en espèces effectués par les affréteurs au port de destination, les maîtres disposaient de liquidités au moment de reprendre la mer. Il leur arrivait de consentir des prêts aux chargeurs qui affrétaient leur navire pour un nouveau voyage.*

1377 AD Gironde, 3 E 85. Depuis La Rochelle en 1468-1469, il fallait débourser 3 écus pour l'Angleterre et de 2 à 3,5 écus pour la Picardie.
1378 Michel Bochaca et Mathias Tranchant, *op. cit.*, p. 136-146.

*Une fois les vins chargés à bord des navires, qui les accompagnait jusqu'à destination? Les marchands modestes ou les chargeurs occasionnels s'embarquaient avec leur marchandise. Les négociants de plus haute volée s'en remettaient aux bons soins d'un facteur ou d'un commis. L'habitude de répartir les chargements sur plusieurs navires, tant pour diviser les risques que pour desservir des ports différents, imposait nécessairement le recours à des tiers : autres marchands ou le maître du navire. Dans près de 54% des cas, le navire est affrété pour une destination unique (10 actes) ou pour rallier un port parmi deux choix possibles mais géographiquement proches, tels Étaples et Le Crotoy (3 actes). Dans le premier cas, le maître doit faire route vers le port qui lui a été désigné « à droite décharge pour toute devise », sans faire escale ni pouvoir changer de destination. Lorsque plusieurs ports d'arrivée sont envisagés, le choix final appartient d'ordinaire aux marchands ou à leurs facteurs (10 cas). Mais il arrive parfois que les affréteurs s'en remettent à la décision du maître du navire (4 cas). Cinq connaissements spécifient le lieu pour opérer le choix. Les marchands devaient se déterminer à la Pointe Saint-Mathieu (1 acte) ou au Four (1 acte), ou bien au Hourdel (3 actes). On imagine que le choix « au saillent du Ras de Sainct Mahé », au moment de doubler la Pointe de Saint-Mathieu, ou au Four, chenal entre l'île de Béniguet et la Pointe de Saint-Mathieu, à l'extrémité du Finistère, se faisait en mer. Par contre au Hourdel, en baie de Somme, le navire avait la possibilité de prendre un mouillage temporaire. Le maître était tenu d'y attendre un certain nombre de jours. Il en va de même pour Calais, « auquel lieu elle [la nef] doit attendre par trois jours entiers (18 janvier 1468).*



Vue en perspective © Newport Museum and Heritage Service/Pat Tanner

*Les marchands ou leurs facteurs qui étaient à bord et avaient accompagné les vins pouvaient descendre à terre pour aller aux nouvelles. Dans deux des trois connaissements prévoyant un choix au Hourdel, le port voisin de Saint-Valéry-sur-Somme figure parmi l'une des destinations possibles. Si les relations avec l'Angleterre s'améliorent à partir de 1475, suite au traité de Picquigny, les tensions sont vives avec le duc de Bourgogne, et la Flandre constitue un domaine sensible. On peut imaginer qu'avant de franchir le détroit de Calais et de se risquer en mer du Nord, marchands et maîtres de navires jugeaient*

*prudent de s'enquérir de la situation politique et militaire régionale, dont les échos ne parvenaient qu'avec retard jusqu'à Bordeaux ou à La Rochelle, d'où ils avaient appareillé*[1379].
*Le déplacement d'un port à un autre n'est pas un simple intermède forcé durant lequel toute initiative commerciale est suspendue. Des marchands voyagent à bord du navire qu'ils ont affrété. Ils veillent sur leurs vins et ne manquent pas de rappeler au maître l'obligation d'ouiller les fûts qui ont tendance à perdre. Il leur appartient aussi de fixer la destination finale lorsque plusieurs ports ont été envisagés lors de l'affrètement. Parfois, le retour est convenu à l'avance. En effet, le déplacement ne peut se comprendre que comme un aller-retour dans lequel le fret d'aller, constitué par des vins dans le cas qui nous concerne, après avoir été vendu ou échangé dans le port d'arrivée est remplacé par un fret de retour, dont on sait une fois qu'il pouvait s'agir de harengs. La logique commerciale voudrait que le capital de départ revienne au port d'origine enrichi d'une marge bénéficiaire nette, déduction faite des frais divers et du travail du marchand, de ses commis et autres intermédiaires. À son tour vendu ou échangé sur place, autant faire se peut avec un bénéfice, il devait permettre d'entretenir le processus. Presque trop parfait, ce schéma souffrait dans la réalité des altérations multiples. Le déplacement constituait une variable économique en termes de temps et de coût financier, dont le chiffrage est malheureusement impossible. De plus, il démultipliait les risques. À côté des dangers naturels inhérents à la navigation à voile et ceux liés aux troubles politiques et militaires, marchands et marchandises étaient exposés aux aléas de la conjoncture économique (fluctuations des marchés et des monnaies) et aux revers de fortune par malchance, incompétence ou malhonnêteté. L'éloignement de la ville d'origine, là où les réseaux d'entraide et de solidarité pouvaient jouer en cas de coup dur, fragilisait celui qui, une fois hors de chez lui, se convertissait en forain. Difficultés et revers de tous ordres pouvaient entraîner des mauvaises affaires et causer des pertes sèches. Il n'est pas vain de réfléchir sur ce que représentaient les déplacements des hommes et des biens dans les circuits commerciaux et les réseaux d'échanges de deux ports atlantiques tels que Bordeaux et La Rochelle à la fin du Moyen Âge, ne serait-ce que pour mieux prendre conscience de l'acte en lui-même, de sa portée et de ses conséquences, bonnes ou mauvaises.*

***- voyage***

*« Nous ignorons totalement les conditions de vie des personnes embarquées au cours de traversées de huit à dix jours dans les circonstances les plus favorables et selon que le navire appareillait depuis La Rochelle ou depuis Bordeaux. La vitesse des caboteurs était de l'ordre de 5 à 6 nœuds. Considérant que Londres était entre dix et douze jours de mer à partir de Bordeaux, on peut estimer qu'un navire ralliait Calais en huit jours environ depuis La Rochelle et en dix*[1380] *depuis Bordeaux.*
*Les voyages sont assez rapides : on gagne, de Plymouth ou de Poole, la côte bretonne en une journée. Souvent perturbées par les vents, ces durées de navigation sont allongées par l'immobilisation dans les ports dont il faut tenir compte pour apprécier la vitesse de rotation des navires. Les absences des bateaux durent en moyenne une vingtaine de jours. Les escales économiques sont nombreuses et fréquemment le bateau ne retrouve son port d'attache qu'après avoir déchargé à Vannes ou à Redon ; par ailleurs, le nombre élevé d'embarcations rentrant vides traduit un certain déséquilibre des échanges au détriment d'Auray. La recherche souvent vaine d'un fret de retour augmente la durée des déplacements.*
*Les navires prenaient la mer peu de temps après la passation du connaissement devant notaire, « de premier temps convenable » comme il est parfois précisé. Un peu plus du tiers des départs à destination de la Picardie et de la Flandre (37,5%) avaient lieu en octobre. Leur nombre cumulé entre octobre et décembre représentait les deux tiers. On en compte encore 29 % entre janvier et mars, mais nous n'avons relevé qu'un seul envoi au mois de mars. Le trafic vinaire à destination de la Picardie et de la Flandre s'inscrivait très exactement dans le calendrier général des exportations de vins à partir de Bordeaux. Les expéditions s'effectuaient peu après les vendanges, une fois la vinification réalisée, afin d'écouler le plus rapidement possible les vins nouveaux de l'année. Le souci d'échapper aux tempêtes hivernales dans le Golfe de Gascogne et en Manche n'était pas le seul motif de ces appareillages précoces. »* [1381]

1379 AD Gironde, 3 E 7132, série 3 E 84 et 3 E 85, 1475/1476/1477/1479/1480. Médiathèque de La Rochelle, ms 200, fol. 168, 1469.
1380 J. Bernard, *op. cit.*, t. 1, p. 397-398.
1381 Michel Bochaca et Mathias Tranchant, *op. cit.*, p. 136-146.

## 4 - La navigation

Où situer Pierre Garcie dans l'évolution technologique du déplacement en mer ? Il écrit sur les trois formes de navigation : à vue, à l'estime et astronomique. Il sera le premier français à révéler la technique de navigation par l'astronomie.

« *Naviguer, c'est manœuvrer le voilier pour le diriger dans le bon sens ; c'est aussi désigner la direction à suivre et faire constamment le point pour vérifier que l'on suit sa route. Ce volet de la navigation est particulièrement crucial dès que l'on perd la côte de vue. Outre le problème qui reste toujours de faire avancer le navire à la voile, vient s'ajouter le problème de localisation.*

*Nous savons que l'allure est la direction du navire par rapport au vent, le cap est le point de l'horizon vers lequel on se dirige. Les deux sont évidemment liés. Si l'on veut prendre un cap déterminé, le vent doit porter dans cette direction, tout au moins dans une direction voisine, de façon à ce que l'on puisse choisir l'allure correspondant au cap visé en fonction du vent. Ceci est le fait du pilote qui connaît la route à prendre et détermine avec le maître de manœuvre l'allure nécessaire pour suivre cette route. En fonction du vent, on peut ainsi faire varier les allures du vent arrière au vent de travers. Bien entendu, l'inverse est vrai. Pour changer de cap, à vent constant, il faut changer d'allure et pour cela changer le réglage des voiles. Elles permettent, pour un vent donné, d'aller exactement dans le sens du vent (allure du vent arrière) jusqu'à une limite du vent de travers soit d'un côté du vent, soit de l'autre. Autrement dit, le vent sépare l'espace en deux moitiés. En tirant une perpendiculaire à la direction dans laquelle il souffle, on distingue le côté au vent, la moitié d'où vient le vent et le côté sous le vent, la partie vers laquelle il souffle.*

- ***la rose des vents***

« *La rose des vents trouvait ici son utilité, en indiquant l'angle entre un axe nord-sud et celui du vent. Elle suit le rythme d'un jour et d'une nuit en 24 heures. Le système en base 12 (système duodécimal) est plus facile d'utilisation : division du cercle en 6 (corde : rayon) puis en 12, et l'année de 365 jours vaut environ 12 lunaisons. Les cadrans d'horloges qui apparaissent au Moyen Âge sont gradués comme les cadrans solaires (en 24 parties). On notait, à l'origine quatre réglages dans les 90 degrés. Par la suite on multipliera ce nombre par deux pour obtenir 8 réglages dans le quart de cercle soit 16 points différents sur le demi-cercle de l'horizon situé du côté au vent. On définit ainsi le* ***rhumb de vent****. Il deviendra plus tard l'élément constitutif de base de la rose des vents qui décline les divers caps envisageables. L'horizon est ainsi divisé en 32 secteurs : les quarts de 11° 25 degrés chacun, par extrapolation à partir des 16 rhumbs du côté au vent qui définissent les 16 allures possibles.*

— ***Navigation à vue***

Dans un premier temps, la navigation antique ne se réfère qu'au seul vent qui est le moteur mais aussi le guide du navigateur pour suivre la route fixée par l'observation des traces qu'il imprime sur la mer.

« *L'homme a su par ses prédécesseurs que, s'il prenait son canot, en partant sur la droite, à partir de la plage, il devait suivre la côte durant dix jours pour apercevoir un cap caractérisé par une haute falaise tombant à pic dans l'eau. Après avoir doublé ce cap et deux jours plus tard, il voyait l'embouchure d'une vaste rivière. Remontant cette rivière pendant huit jours encore, il arrivait dans une contrée riche en obsidiennes, si utiles pour faire des pointes de flèches acérées capables de percer le cuir de n'importe quel gibier. Avec ces informations, on est dans le domaine de la* **navigation à vue**. » [1382]

— ***Navigation à l'estime***

La limite de la méthode est atteinte quand le vent devient changeant au large, cela oblige alors à une vérification de la direction par un élément de l'espace maritime : roches, sondes, courants, amers.

« *De même que sur une route terrestre, pour aller dans la même contrée, il est possible de compter le nombre de pas, de la même façon sur l'eau, il est possible de compter le nombre de coups de pagaie.*

1382 Michel Com'nougué, *op. cit.*

*Sur l'une ou l'autre route, sachant combien on parcourt de pas à pied ou de coups de pagaie en canot dans une journée, on peut connaître la durée d'un voyage par terre ou par eau. Ceci n'est pas indifférent sachant que l'on peut rapporter plus de pierres en canot qu'à pied. En précisant ce comptage, on entre dans le domaine de la* ***navigation estimée****.*
*Désormais, la référence constante devient l'orientation géographique et non la direction du vent. L'orientation géographique entraîne la mise au point, à la fin du XIII*[e] *siècle, d'une nouvelle méthode : l'estime. Elle est une méthode de navigation où la position du navire est déduite de la direction suivie et la distance parcourue à partir d'un point de départ connu. C'est alors, une méthode graphique, reportée sur une carte, le portulan*[1383]*, transcription graphique du routier*[1384]*. Le portulan et le routier sont donc complémentaires pour l'estime.*
*La boussole et le compasso répondent à la première question que se pose le navigateur, celle qui concerne la route à prendre pour aller de son port d'attache vers un port qui lui est accessible. L'estime, appliquée sur la carte des rhumbs et des distances, va répondre à la seconde question qui est celle du contrôle de la position sur cette route. L'estime a un défaut ; les positions du bateau sont définies par projection dans le temps, à partir des caps et distances déjà effectués. Des différences d'évaluation sont donc à prévoir, entraînant une zone d'incertitude sur le point estimé.*

- ***le routier***

“ *Toutes ces données de vents, de repérage, d'allure, de fonds, de courants et de dangers, sont rassemblées dans un document appelé d'abord « périple » puis « compasso » et enfin « routier ». L'orientation géographique permet de formaliser les routes qui sont désormais répertoriées sur un routier, ouvrage qui garde la mémoire des principaux « périples » pour aller de port à port. Cet ouvrage, le routier, prend parfois le nom de portolano ou de compasso da navegare*[1385]*, lorsqu'il s'agit de navigation au large.* ” [1382]

Pierre Garcie évoquera par trois fois le sablier ou horloge et il donnera des distances en vues (*veues*) et en lieues. Il présentera la Roue Pôle-Homme pour calculer l'heure par l'Étoile polaire.

- ***la sonde et l'horloge***

“ *Par la navigation à vue, le marin, lorsqu'il quittait la terre des yeux se repérait par rapport au vent. Mais il lui fallait aussi aborder la dimension du temps afin d'envisager la durée du voyage jusqu'à un port donné et connaître ou estimer les distances.*
*Avant d'aborder la technique de mesure du temps en mer, il faut évoquer la mesure basique utilisée sur un bateau médiéval. L'instrument qui mesure la vitesse du voilier en mer est le loch dont la première mention connue date de 1577. A cette époque, il s'agit d'un flotteur : bûche* (*log en anglais), débris ou trace d'écume. Le pilote suit le flotteur qui longe la coque du bateau et mesure le temps sur une distance donnée, celle du pont supérieur du bateau. Il effectue ce relevé temporel soit en comptant ses pas sur le pont, soit en « chantant » une comptine.*
*La distance parcourue est mesurée en brasses. La brasse a même mesure que le double pas : environ 1,50 mètre. Un double pas équivaut à une envergure humaine. Il faut noter que la sonde dont le but principal est la mesure de la profondeur donne accessoirement une idée de la vitesse de déplacement du*

1383 La carte du génois Pierre Vesconte, datée de 1313, est le prototype d'une série de portulans du XIV[e] siècle. Bien que d'une très petite échelle, elle est exacte pour la forme et les proportions. La baie de Bourgneuf y est faiblement indiquée avec son port : *Berne* (Bourgneuf) puis *Goleto* (le Collet) et *Nermoster*, écrit sur le continent ; à la place de Noirmoutier : une île, La Baya. Les récifs sont marqués d'une croix, les îles représentées par un triangle curviligne. Au sud, une série de festons avec *San Gili* (Saint-Gilles), *Tor d'Olona* (Olonne) avec le rocher des Barges marqué d'une croix. La carte de Pierre Rogier de 1575 est la première carte fiable de la région poitevine : son échelle est plus grande et, malgré ses erreurs, c'est la première carte française originale. Voir Patrick de Villepin, *LABAYA, Noirmoutier, op. cit.*

1384 Le couple *portolano-compasso (portulan-routier)* est un livre qui peut être transcrit sous forme graphique : carte ou *portulan*. Il y a là une nuance de sens : en italien le *portolano-compasso* est un livre, ouvrage contenant les routes. Le français ne retient pour *portulan* que le sens très spécialisé de carte et le mot *routier* pour la transcription écrite du *compasso (latin compassare : misurare a passi, mesurer avec des pas)*.

1385 Le *Compasso da navegare* est le titre d'un livre fameux qui est actuellement conservé à Berlin et qui aurait été écrit, en italien vernaculaire, vers 1250. Le terme *Compasso* vient de *compassare* attesté dès 1280. Il est expliqué dans le dictionnaire étymologique de Giamboni en 1292 comme venant du latin compassare : *mesurer avec des pas*. Ce *compasso* fait partie d'un genre littéraire spécial comprenant des ouvrages utilitaires spécialisés à l'usage des navigateurs, les portolani. Ce *compasso da navegare* est donc est le titre particulier d'un *portolano*, comme disent les Italiens dans leur langue pour désigner ce genre d'ouvrage. C'est, avant, tout un catalogue des distances.

*navire. En effet les anciens appellent parfois la sonde « loch de fond » en raison de son fonctionnement. Pour mesurer la vitesse, la procédure est simple : il faut comparer le nombre de brasses, sur une distance connue comme la longueur du navire et filées en un temps déterminé. La mesure du temps écoulée*[1386] *ne nécessite même pas un sablier, l'observateur récitait une formule scandée ou comptait ses pas qu'il avait étalonnés à l'aide d'un sablier d'une minute ou de trente secondes.*

- ***de la boussole au compas de mer***

« *L'apparition de l'aiguille aimantée remonte aux premières années du* XIIe *siècle en Méditerranée. Elle découle de la découverte de la magnétite, un oxyde de fer connu depuis l'Antiquité sous les noms de* Ηρακλεια χιθοζ *ou de* Μαγνηζ χιθοζ *ou* Magnês lapis *(pierre d'Hêraklée ou pierre de Magnêsie). On la trouvait en abondance en Asie Mineure aux alentours d'Hêraklée sur la mer Noire, et de Magnêsia au sud-est d'Ephèse. On la nommait aussi pierre d'Hercule.*
*La boussole élémentaire, qui ne pouvait encore porter ce nom, se présentait alors sous la forme d'une aiguille de fer doux aimantée par contact avec un aimant naturel, ou réagissant à sa proximité. Elle était fichée dans un fétu, ou dans un roseau posé sur l'eau d'un récipient. On pouvait aussi emplir le roseau de poudre de magnétite, ou de fine limaille de fer. Elle tira peut-être de cet appareillage son premier nom d'origine greco-latine : la* calamite, *de* καλαμοζ *ou* calamus, *explication qui semble convenable.*
*Pierre de Maricourt dit Petrus Peregrinus (le pèlerin), dans sa lettre du 8 août 1269, fut le premier Occidental à faire état de la bipolarité de l'aimant, et à introduire une notion de pôle magnétique concentrant une vertu céleste.*
*Puis la boussole devint dans le début du* XIVe *siècle un compas de mer. Ce nom moderne venu plus tard de l'anglais* compass, *peut-être en raison de l'utilisation d'un compas pour tracer les roses, désignait un instrument spécifiquement adapté à la direction d'un navire. Grâce à l'idée de rendre solidaires une rose des directions cardinales et une aiguille aimantée tournant sur un pivot, C'est tout le navire qui tourne autour de la rose du compas, imperturbablement orientée sur les axes directeurs du monde. Une boussole terrestre est plus compacte, moins fragile et propre à un usage discontinu. C'est un boîtier que l'on oriente manuellement pour faire coïncider le nord de la rose avec l'aiguille. L'instrument est alors calé sur le nord, et l'on peut déterminer ainsi les autres directions gravées sur le cadran. Grâce à des dispositifs simples de sauvegarde, son aiguille peut être bloquée au repos pour supporter tous les accidents d'une vie d'aventure, jalonnée de stations, pour s'orienter à vue. Un compas de mer est une rose à laquelle on ne touche pas, et autour de laquelle tourne la* ligne de foi *matérialisant l'axe du navire. Le nom de ce repaire axial est attesté en 1581. Le timonier met la barre pour venir sur tribord ou bâbord jusqu'à ce que la ligne de foi soit arrivée en regard du cap ordonné.*
*Pierre Garcie nomme une seule fois le terme,* compas, *en page 1 de l'édition de 1520. Ses tables de quart impliquent l'utilisation d'une aiguille aimantée ou* calamite. *Son utilisation sur un bateau ne pouvait se faire que par mer calme. Il devait s'en servir comme aide à la navigation, soit la mémoire du cap. Il règle son allure sur lui pour parvenir à destination. Il vérifie avec les astres que le vent, son indicateur de direction, reste constant. Par temps couvert, sans repérage astral, il utilise l'aiguille aimantée pour vérifier cette constance dans la direction.* »[1387]

— ***Navigation astronomique***

La limite de la méthode à vue et celle à l'estime est atteinte quand le vent devient changeant au large, ce qui oblige alors une vérification de la direction par un élément de l'espace : l'observation des astres. Pierre Garcie apporte, avec le *grant routtier*, une connaissance précieuse pour la navigation à l'estime et un début de navigation hauturière : le calcul de la latitude par la Polaire avec la Roue Pôle-Homme.

1386 Par la suite le *bateau de loch* est amarré à un filin et muni de nœuds distants entre eux, de 15,65 mètres (soit 1/120 d'1 mille). On jette par-dessus bord le *bateau de loch* qui reste sur place, à la surface de la mer, tandis que le navire continue d'aller de l'avant. Le filin se déroule et, au fur et à mesure qu'il s'élonge, on compte le nombre de nœuds qui filent entre les doigts de l'opérateur pendant un intervalle d'une demi minute (très exactement 28 secondes, soit 1/120e d'heure) mesuré par un sablier; ce nombre de nœuds mesurés pendant une demi minute équivaut à la vitesse en milles marins par heure. L'espacement des nœuds a été calculé en fonction des 28 secondes pour que 15,65 mètres par 28 secondes correspondent à une distance de 1852 mètres par heure. Cette longueur de 1852 mètres est celle du mille marin qui se définit également comme la longueur de l'arc qui sous-tend, à la surface de la terre, un angle au centre de la terre d'une minute de degré.

1387 François Bellec m'a permis de rédiger cette note à partir de ses travaux.

*« Si nous reprenons l'exemple du canot, supposons que la rivière ait des périodes de crues où la vitesse du courant est exceptionnelle. Les huit jours de remontée n'ont plus, dans ces conditions, aucune signification, nous avons atteint une limite de l'estime. Mais, cependant, si nous remontons la rivière jusqu'au moment où l'on peut observer telle configuration du ciel que nous avons déjà observée seulement dans cette région, nous concluons que sommes arrivés dans cette contrée. De cette façon, nous entrons dans le domaine de la* ***navigation astronomique****. »* [1382]



*Le Livre des Fontaines* - Jacques Lelieur, 1525 © Bibliothèque municipale de Rouen

*« L'estime a bientôt, au XVe siècle, en raison de la dilatation de l'espace maritime, montré ses limites et a dû, non pas, être remplacée mais simplement supplémentée par la navigation astronomique.*
*Lorsqu'au début du XVe siècle les navigateurs se lancent dans l'inconnu, obligés de suivre le vent qui décrit des boucles, les voyages s'allongent, sans voir la terre, pour une confrontation avec des positions avérées. La taille des zones d'incertitude obligent le navigateur à préciser sa position finale par d'autres méthodes basées sur des observations astronomiques.*
*On peut distinguer deux méthodes. Tout d'abord, la méthode des hauteurs de Polaire, de 1433 à 1480 environ, qui permet une orientation nord-sud et un calcul des écarts Lune-Soleil. Mais dès que les navigateurs franchissent l'équateur, la Polaire devient indisponible, les navigateurs doivent observer le Soleil à midi (au plan méridien). Cette deuxième méthode est plus délicate car les paramètres du Soleil changent chaque jour. Ils obligent donc le navigateur à calculer la latitude, à partir de l'observation méridienne du Soleil et par l'usage de tables de données solaires. Puis la navigation astronomique s'est affinée du XVIIe au XIXe siècle avec les inventions successives du sextant et surtout du chronomètre qui permettra le calcul les longitudes.*
*En conclusion : l'estime est une méthode mise au point en Occident, qui reflète les caractéristiques de la navigation occidentale et répond précisément à ses contraintes propres. C'est une navigation très déstructurée. Pendant les XIIIe et XIVe siècles, le gros du trafic était contenu dans des limites maritimes qui allaient de la Mer Noire, en passant par la Méditerranée, jusqu'aux atterrages de l'Europe Occidentale, c'est-à-dire, essentiellement les côtes ibériques et le Golfe de Gascogne. C'est un cabotage océanique. Il y a des traversées au large mais entrecoupées de passages côtiers obligés. Du point de vue de l'estime, ceci permet de se recaler, en vue de terre, à intervalles réguliers. On peut donc passer en vue de la côte et repartir d'un point que l'on vient de vérifier pour une estime nouvelle. Même des parcours longs comme les transports d'alun, de Chio à Bruges, ne sont qu'une suite de parcours fractionnés, de bassin en bassin, avec des passages obligés, par des points remarquables assez rapprochés. Ceci ne manque pas de relativiser les imperfections théoriques de l'estime. Il ne faut pas oublier que l'estime n'est rien sans le support graphique, c'est-à-dire la carte.*

*Avec les tables des rhumbs et distances, l'estime est restée un instrument fiable pendant le temps où la navigation demeurait cantonnée dans les eaux restreintes de la Méditerranée et des atterrages de l'Europe de l'Ouest. Lorsqu'on regarde ces cartes du début du XIVe siècle qui vont de la Mer Noire jusqu'au Pas de Calais et à l'entrée de la Mer d'Irlande, on est frappé par la justesse des positions des principaux points remarquables : les Dardanelles, le détroit entre la Sicile et la Tunisie, puis Gibraltar, plus loin encore les caps Saint Vincent, Finisterre et enfin l'île d'Ouessant, les Sorlingues ou encore le bec du Cotentin et le Pas de Calais lui-même. Ce sont tous des points d'atterrage après une traversée ou des points d'inflexion des grandes routes du commerce maritime. La carte peut être d'autant plus juste que l'ensemble est morcelé en plusieurs cartes : carte de la Mer Noire, du bassin Oriental puis Occidental de la Méditerranée et enfin du Golfe de Gascogne qui s'articulent les unes après les autres. Ce sont donc 4 marteloires successifs qui n'ont techniquement pas besoin de solution de continuité très précise; ils peuvent être dressés indépendamment les uns des autres puisque des pertuis les séparent au passage desquels on quitte la navigation hauturière pour reprendre une navigation côtière à vue. Il a fallu beaucoup de temps pour que ces limites s'étendent peu à peu jusqu'à ce qu'on va appeler la Mer Atlantique, c'est-à-dire le domaine précédent augmenté des îles du large, Açores et Canaries.* »[1382]

— ***Le passage du raz de Saint-Mathieu***

Hubert MICHÉA nous décrit le passage du raz de Saint-Mathieu[1388], à la fin du Moyen Âge, d'après le journal de Thomas Bekynton ambassadeur du Roi d'Angleterre, de 1553.

« *Franchir le raz de Saint-Mathieu, aujourd'hui connu sous le nom de « chenal du Four », était un exploit au XVe siècle. Souvenons-nous des dictons : « nul n'a jamais vu le raz sans terreur ou qui voit Ouessant voit son sang ».*

*Parmi les documents que j'ai eus en main, l'un m'a particulièrement intrigué. C'est le journal de Thomas Bekynton[1389], ambassadeur du roi d'Angleterre, qui se rendit d'Angleterre à Bordeaux en 1442. Son retour en janvier-février 1443 va demander plus de trois semaines dont 17 jours à Crozon, sans pouvoir passer Saint-Mathieu et, parmi ces 17 jours, trois jours consécutifs à essayer de forcer le passage. Il s'agit d'un trajet banal. Il n'est question ni de mauvais temps, ni de contingences de nature à retarder le voyage. C'est cette banalité même qui m'intéresse. On est en guerre avec les Français, on doit rendre compte rapidement et on reste attendre... Pourquoi ne pas tenter le passage par l'ouest d'Ouessant ?*

*À l'aller Thomas Bekynton avait pris place à bord de la* Catherine de Bayonne. *Appareillé de Plymouth le 11 juillet 1442, il était en Gironde le 16 au soir, soit en 4 jours, à une vitesse moyenne de 7 nœuds !*

*Au retour, il appareille en convoi avec le* Elyn, *le* Gabriel de Hull, *la* Trinité de Londres *dont le capitaine sera, au départ, élu comme commodore de ce petit groupe. Le jeudi 17 janvier 1443, le navire prend la mer et met à la voile (il a descendu la rivière à l'aviron). Le vendredi au soir, il mouille à Penmarc'h. A cette époque de l'année, il fait jour vers 7 heures le matin et la nuit tombe vers 5 heures, l'après-midi. Bekynton a parcouru les 190 milles en quelque 34/36 heures soit à 5 nœuds de moyenne. Une belle performance... Je note que le navire est passé en vue des îles d'Oléron, Ré, Yeu, Groix, Belle-Île. Du pont, on voit à 3 milles; du haut d'une hune, l'horizon est à 8 milles. On peut voir Belle-Île à 10 milles de jour en gardant une bonne marge de sécurité. On peut aussi tirer plus au large, de nuit, pour venir à portée de vue d'une de ces îles au jour. Navigation simple on sait toujours où l'on se trouve.*

*Arrivé à Penmarch, il reste 21 milles pour aller au raz de Sein. A cette allure c'est une affaire de 4 heures. Cependant pour passer il faut deux choses : arriver de jour, car les phares sont rares et la lumière de la Lune inutilisable; arriver en début ou en cours de flot, afin de bénéficier du courant qui porte au nord. En effet, en jusant, le courant porte au sud à des vitesses comparables à celle du navire. De plus, le courant lutte contre le vent et provoque un ressac qui casse la vitesse, met le bateau en travers et cause des dégâts. On n'a donc pas eu le choix, on a mouillé l'ancre dans le dernier havre possible avant le raz. Le lendemain, samedi 19 janvier, on appareille de Penmarch.*

*Quel est l'âge de la lune pour en calculer la marée ? En 1443 le nombre d'or est 19 (le reste de la division par 19 de 1443 + 1 est le nombre d'or de 1443; il est nul, ou, ce qui est équivalent, égal à 19 ; l'épacte est 29 ; la nouvelle lune de janvier doit être le 29 ou le 30 janvier. Le 19 janvier est donc une dizaine de*

1388 Hubert MICHÉA, *Le passage du raz de Saint-Mathieu, à la fin du Moyen Âge*, Congrès National des Sociétés Savantes, Brest, 1982 (dans coll. d'Hist. Maritime, p. 255-276).

1389 *Official Correspondence of Thomas Bekynton, secretary to Henry VI, in Chronicle and Memoranda of Great Britain and Ireland*, ed. par G Williams, 2 tomes, London, 1872.

*jours avant la nouvelle lune, on est en dernier quartier, la Lune se lève vers 4 heures du matin. Pour cette position de la Lune, les tables de marées pour Le Conquet, tant chez Fournier que chez Brouscon, donnent une pleine mer vers 6 heures du matin et du soir, donc basse mer à midi. On appareille le matin. C'est bien, pour attraper le courant du nord au début de l'après-midi. Avec un vent bien orienté on peut même arriver à Saint-Mathieu, qui est à 20' au nord, avant la fin du courant au nord, et mouiller aux Blancs Sablons à la tombée de la nuit. Cette conjonction n'est pas inhabituelle, elle a nécessairement été utilisée au voyage aller si on tient compte de la vitesse réalisée (à l'aller on était d'ailleurs à la période d'ensoleillement favorable avec aube vers 3 heures et crépuscule vers 9 heures, ce qui permet de passer l'ensemble des raz dans la même journée et d'être au large avant la nuit). Le soir du 19, c'est à Crozon qu'on mouille, où on va à la messe. Pourquoi ce bateau n'a-t-il pas été plus loin ? Un calme ?*

*Dans ce cas on aurait utilisé le courant et les avirons, mouillé à la renverse, et repris les avirons à la renverse suivante.*

*Un problème de visibilité ? Si c'est la brume, on a du calme et on est ramené à la procédure ci-dessus. Si c'est le passage d'un « front chaud » c'est plus sérieux : outre la visibilité qui rend la poursuite de l'opération dangereuse, il faut voir que la mer se durcit, rendant difficile l'usage des avirons. C'est cette éventualité que, pour ma part, je retiendrai, car, après le passage du « front », le vent tourne au NO et là... on va voir la suite.*




*En tout état de cause on n'est pas seul sur rade : 11 bateaux des Flandres, 5 de Hollande dont 1 amiral de 350 tonneaux, 9 bretons ; tous des neutres. L'Amiral anglais profitera de son passage pour vérifier les cargaisons et s'assurer qu'il n'y a à bord de ces bateaux ni ressortissants, ni marchandises destinées aux Français avec lesquels on est en guerre. Les capitaines, sur le gaillard d'avant, doivent en faire le serment sur le livre.*

*Au passage, vous remarquerez que les événements de mer obligent les bateaux à se réfugier dans des endroits privilégiés où il se produit des concentrations de navires qui sont propices aux interventions militaires, à la piraterie, aux prélèvements fiscaux, aux prestations de service.*

*Le dimanche 20 février 1443, la compagnie va à la messe. On déjeune avec les capitaines des autres navires ; pas de précision sur le temps. Le lundi 21, juste avant midi, on met à la voile. Je calcule une pleine mer vers 9 heures, basse mer vers 3 heures après midi avec début du courant vers le nord et jusque vers 9 heures du soir, mais alors il fera nuit. C'est une heure d'appareillage judicieusement choisie par un bon « pratique » des lieux.*

*Mais voilà, le journal du lundi 21 janvier au jeudi 24 janvier mentionne seulement : « à la mer tout le jour entre Saint-Mathieu et Crozon, et tous les navires sont de retour ». Pourquoi tous ? À mon avis le temps s'est amélioré, le vent revenant à SSO, tous les navires ont appareillé pour tenter le passage. En faisant une bordée de près avec courant de jusant ils pouvaient espérer arriver dans le voisinage de La Fourmi et embouquer le raz, mais je remarque qu'on ne peut le faire qu'entre 3 heures et 5 heures de l'après-midi, car, après, il fait nuit et ce n'est pas le phare des moines de Saint-Mathieu, à supposer qu'il ait existé, qui aurait*

*permis de tenir les alignements de nuit à lui tout seul. Il fallait la lumière du jour. En tout état de cause cette manœuvre reste délicate. Il suffit d'une saute à NNO et rien ne va plus, même en utilisant les ancres. On arrive à La Fourmi mais alors le vent s'oppose au courant, la mer déferle en vagues courtes qui brisent la vitesse du bateau, on tombe en travers à la mer et le bateau devient totalement inmanœuvrable, reste à fuir vent arrière. Il faut avoir en mémoire le témoignage de Fournier : « avec vent de NE se tenant au N, on dérive de 4 à 6 quarts dès que la mer est forte ». Ceci n'est plus le cas, grâce à Dieu, avec les navires modernes.*
*Le lendemain vendredi 25 janvier, c'est pareil, c'est même plus grave, car la renverse de marée se fait plus tard de trois quarts d'heure et le surlendemain d'encore autant. C'est pourquoi, au troisième jour, on renonce, car la marée du soir ne permet plus le passage de jour et celle du matin est encore de nuit. Le temps sans doute ne s'y prête pas, mais il n'a sûrement pas de caractère catastrophique, car on peut penser que cela aurait alors été mentionné dans le journal.*
*Thomas Bekynton devra attendre jusqu'au mardi 5 février. Ce jour-là, le vent a dû retourner au secteur sud après une de ces séries de sautes de vent dont la Bretagne est familière lorsque les dépressions se succèdent rapidement. Le navire se déhale devant Crozon*[1390]*, sans doute pour mieux profiter des courants de jusant.*
*Il s'est passé 17 jours. Les marées ont fait 14 heures de tour ; à nouveau la pleine mer vient vers 9 heures ; la basse mer et le début de flot vers le nord est à 3 heures après midi. Bekynton dit mettre à la voile juste après midi. C'est bien calculé. Le soir il mouille aux Blancs Sablons. On a passé les « Vieux Moines » (à l'époque appelés les « Blancs Moines »), les « Mulets » (Pointe du Renard), « le Bel » (la Vinotière), la pointe du Conquet (aujourd'hui Kermorvan).*
*Pourquoi ne pas continuer? Il fait nuit à 5 heures. Or, pour continuer, il faut prendre par l'arrière l'alignement du cloître de Saint-Mathieu « en la basse vallée du Conquet », c'est-à-dire par le vallon qui se trouve à l'est de la pointe de Kermorvan. C'est la seule manière de passer les roches qui, jusqu'au rocher du Four, sont sur la route et il y a deux heures à faire pour les parer, si tout va bien. On attend donc le lendemain.*
*Le mercredi 6 février Le navire repart. Le courant, une fois passé La Vinotière, est moins fort ; une heure avant midi il est au « Sourme » (sans doute le « Four »), ensuite, le samedi, on voit Lizard ; le lendemain dimanche, il entre à Falmouth. Il a parcouru 90 milles au nord entre le Four et Lizard, à 1,5 nœud de moyenne ; on a sans doute tiré des bords mais rien, ni à gauche ni à droite, ne menaçait la route et les falaises anglaises sont visibles de loin. Un voilier peut s'en approcher sans danger lorsque le vent est de secteur nord, car, même si son estime est très erronée, il peut se retirer au large.*
*Nous venons d'examiner assez en détail une traversée de Bordeaux à Plymouth en 1443. Une traversée banale avec les difficultés inhérentes à l'époque d'hiver. Je pose maintenant une question : dès lors que, le 24 janvier, il est apparu impossible de passer le raz avant plusieurs jours, pourquoi ne pas avoir tiré vers l'ouest, dépassé le plateau de la chaussée de Sein et tiré de longues bordées afin de s'élever au vent et passer au large d'Ouessant ? Après tout, de gros navires en provenance de Méditerranée montaient bien en Angleterre et à Anvers sans passer toujours dans le raz. Pourquoi, de Penmarch même, ne pas avoir tenté cela ?*
*À cela je suggère une réponse. Les navigateurs du Nord de l'Europe, en particulier Anglais et Bretons, ne disposaient pas encore de moyens permettant une estime suffisante de leur position dès lors qu'ils perdaient de vue la terre pendant plus d'une demi journée. Il leur fallait naviguer, soit à la vue, soit à la sonde*[1391]*. Malheureusement, au sud de la chaussée de Sein, la ligne des fonds de 50 mètres est située très près des roches, lesquelles sont peu visibles, et en particulier à seulement 8 câbles de la « basse Froide ». Il ne pouvait être question de prendre le risque, sur la seule estime, de venir chercher un point, à l'emplacement de notre bouée à Armen, pour ensuite monter sur Ouessant. Force était donc de suivre la route côtière, d'autant que les « pratiques » de cette route n'avaient pas forcément senti le besoin de disposer des dernières acquisitions de la science nautique des Italiens ou des Catalans.*
*Je rappelle qu'il faudra attendre les ouvrages de Pierre de Médine*[1392]*, en 1554, pour disposer d'abaques permettant, en fonction de la distance à parcourir en droiture, du rumb suivi au plus près et du rumb de l'autre bordée, de déterminer la distance totale à parcourir pour atteindre le point, objet du voyage. Le mécanisme des marées était, lui, superbement maîtrisé par des règles très pratiques*[1393] *dont la plus simple consistait à compter sur ses doigts.* »[1388]

1390 Peut-être *Berteaume* parfois noté comme « *devant Crozon* »
1391 40 ans plus tard, Pierre Garcie donne les sondes pour connaître l'approche d'Ouessant.
1392 P. De Medina, *El'arte de Navegar*, 1554, p. 32 et suiv.
1393 Louis Dujardin-Troadec, *Les Cartographes bretons du Conquet. La navigation en images, 1543-1650*, Imp. Commerciale et Administrative, Brest, 1949.

## 5 - les unités de mesures de Pierre Garcie

***— Pour les mesures de profondeur : la sonde, la brasse***

Dans la navigation à vue, Pierre Garcie utilise fréquemment la sonde avec un fond suifé. L'un des principaux moyens de repérage, en mer, consiste dans l'emploi régulier de la ligne de sonde, susceptible non seulement de donner la profondeur, mais surtout de renseigner sur la nature des fonds rencontrés : un habitué de ces parages déterminera ainsi, empiriquement, sa position approximative. Pour mesurer la profondeur, le marin immergeait une sonde jusqu'à toucher le fond ; c'était une ligne plombée marquée par des nœuds à intervalles réguliers d'une longueur de brasse (soit une longueur de ligne que l'on pouvait remonter d'un poignet à l'autre). La longueur de la brasse diffère selon les pays. Une brasse de France mesurait cinq pieds soit environ 1,624 mètre. Le pied est de 0,324 mètre. En Angleterre, une brasse mesurait 1,828 mètre.

> **Brasse** : « *Et si aura huyt brasses de plainne mer et de basse mer quattre brasses* » « v. 1490 ».
> « *et saurez a la sonde quelle part vous serez.* » page 31, « v. 1490 » ;
> « *Se vous estes devers bodestern trouverez sablon gros et roux dedans le sieu.* » page 42 « v. 1490 » ;
> « *et trouveras en ta sonde coqueail. c'est assavoir menuez rochettes plattez.* » page 107, 1520 ;
> « *sablon gros roux et coupz dedans le sief et trouveras de sonde.* » page 109, 1520.

***— Pour les mesures d'angle : le rumb, le tref***

En navigation ancienne, la rose des vents est découpée, comme une étoile, en 32 divisions, et le nocturlabe, en 24 divisions. Ces divisions sont appelées aires de vents. Chaque aire de vents définit un angle, appelé le rumb (ou rhumb, *ryn, rim* par Pierre Garcie). La quantité angulaire comprise entre deux des 24 aires de vent correspond à une circonférence de 360° divisée par 24, le **rumb** pour Pierre Garcie vaut donc 15°. Pour 32 aires de vent, le rumb vaut 11°15'. [voir l'article supplémentaire et rajouté en 2019 sur la Roue Pôle-Homme].

> « *Et donnez ung peu de Rim au bec dudit sainct patric.* » page 21, « v. 1490 » ;
> « *baille leur bon ryn jusques soye par le dedans d'eux.* » page 63, 1520.

Pierre Garcie utilise le rhumb pour parler de la ligne de rhumb, de valeur 1° à 2°. Il évoque parfois, un **tref**. Le tref est la voile de misaine ou la grand-voile. Vue de la barre, cela donne une mesure angulaire de 10° à 12 degrés. [Lexique du vocabulaire de la marine dans des dictionnaires et textes de la Renaissance française : Dupuys 1573 (DFL) - Stoer 1599 (GDFL) - Thierry 1564 (DFL) - « *Triomphe de Henry* » 1551 - Fennis, *Trésor du langage des galères*, 1995].

> « *hors de la poincte de l'isle a ouvert la largeur de deux trefz.* » page 93, 1520 ;
> « *hors de la poincte qui est a l'entree la largeur d'ung tref* » page 77, 1520.

***— Pour les mesures de latitude***

Pierre Garcie propose la Roue Pôle-Homme. Il parle, une seule fois d'un « niveau ». Il peut s'agir de l'astrolabe de mer ou du quadrant nautique.

> **Niveau** : « *C'est la reigle pour prendre la hauteur du soleil avec le nivel pour scavoir la declination du soleil et en quantz graulx et mynutes et l'endroict ou il est selon le temps et le lieu.* » page 96, « v. 1490 ».

***— Pour les mesures de temps ou garde-temps : le sablier***

**Horloge** (*horologium* : lire l'heure) : jusqu'au début du Moyen Âge le mot désigne la clepsydre ou le cadran solaire.

Heure : (*hora*) c'est au départ la douzième partie de la journée, soit 60 minutes ; elle ne devient la 1/24 partie du jour (incluant la nuit) que vers 1330. À partir de cette date, on voit des horloges sur les tours des églises puis dans toutes les grandes villes. Elles ont une seule aiguille et sont remises à l'heure à midi à l'aide du cadran solaire.

Pour les marins, le compte des jours ou des lunes est déjà un premier élément, de même que le *midi vrai*, heure du passage du Soleil au méridien supérieur, ainsi que le *minuit vrai*, passage au méridien inférieur, par observation de l'Étoile polaire. Il fallait diviser et repérer les heures de la journée de façon plus fine. Le

sablier apparaît à bord dès le XIV$^{e}$ siècle. Les horloges à sablon[1394], les plus anciennes, étaient constituées de deux ampoules de verre, emplies de sable fin ou de poudre de coquille d'œuf et placées l'une sur l'autre. Entre les deux était disposée une plaque percée d'un trou étroit destiné à laisser passer le sable régulièrement. Plus tard l'amélioration de la technique du soufflage du verre a permis la réalisation de sabliers d'une seule pièce. L'usage primordial du sablier est de mesurer une durée : la quantité de sable étalonnée pour un temps déterminé s'écoule régulièrement de l'ampoule du haut dans celle du bas. Il suffit de retourner l'instrument pour mesurer la même période de temps.
Pierre Garcie parle *d'orologe* [...] *heure et demye*. Le sablier ne permet pas de déterminer l'heure. Tout au plus certains gros modèles, sablier de combat de 3 ou 4 heures, le plus souvent placés en batterie, tentent-ils de conserver à bord l'heure du port de départ durant un temps plus ou moins long. De fait les sabliers sont peu fiables dans cette fonction de *garde-temps*. Ils ont tendance à manger du sable, c'est-à-dire à raccourcir le temps mesuré soit par usure du trou de passage soit par érosion du sable lui-même. Il était régulièrement nécessaire de recaler les gros sabliers garde-temps sur le Soleil au moment de son passage au méridien ou sur l'heure stellaire mesurée par la Roue Pôle-Homme. Il existait l'ampoulette de trente secondes qui, accompagnant le loch du bateau, mesurait la vitesse du navire; l'horloge de trente minutes qui, rythmée par le tintement de la cloche de bord, permettait l'organisation égalitaire des services et des quarts. À l'heure de la culmination de la méridienne, on « piquait » les quatre coups doubles et c'est ainsi qu'on changeait d'heure pratiquement tous les jours.

**Horloge de mer - sablier** : *reloge* : « *Et sache que tu trouveras en ta sonde sable menu comme reloge blanc et rouge et seme parmy du noyr.* », page 30, 1520;
« *sans avoir orologe compassent heure ou demye.* » page 3, 1520;
« *tu trouveras sable blanc menu comme orloge.* » page 80 et 109, 1520.

— ***Les distances données par Pierre Garcie : la vue, la lieue***

Il propose plusieurs distances qu'il mesure par « vues » et par « lieues » de mer.

1 **vue** (*veue*) : 7 lieues : 21 milles soit en terre : 116, 634 kilomètres; **vue** : « *la nef aura fait tel voyage veue par veue/cours par cours s'il plaist au maistre.* » page 42, 1502; « *de surlingues a lanchip y a une veue.* » [Des Îles Scilly à Longships, il y a 1 vue.] page 33, « v. 1490 ».
1 **lieue**[1395] ou 3 milles : 5555,55 mètres [1/20 d'arc de degré équatorial]; **lieue** : « *Entre les cardinaulx et le pillier y a une veue. Et la dicte banche dure quattre lieues.* » page 144, 1520.
1 **encablure** : 185, 2 mètres : 100 brasses; **encablure** - *amarour* : « *il y a ung rochier au dehors de ceste tour en mer sus lequel la mer rompt d'une amarour de temps et d'une grant houlle mais nonobstant.* » page 76, 1520.
1 **mille** ou mille marin : 1852 mètres : 10 encablures [1/60 d'arc de degré équatorial].

> « *Les marins, ne pouvant utiliser les mesures terrestres, se sont, dans l'Atlantique et les mers du Nord, habitués à employer comme mesure nautique, la distance les séparant de la terre quand celle-ci apparaît à l'horizon, (étant en haut d'un mât). Cette disposition a été désignée comme « une veue ». La vue a été préférée à la lieue, surtout lorsqu'il s'agissait de mesurer la distance entre deux points un peu éloignés l'un de l'autre. Une vue était, en France, égale à 7 lieues. C'était la même chose en Angleterre : le « ken » était égal à 21 milles, soit 7 lieues...*
> *D'autres mesures encore furent employées par les marins, surtout pour indiquer des distances moins*

1394 Avec l'aimable autorisation de l'association Méridienne, Nantes. *http://www.meridienne.org/*

1395 Il y a deux unités de mesure, tout d'abord, le *mille* ou *milliaire* qui est l'espace de mille pas (1624 mètres) : qu'il faut comprendre comme double pas, soit à peu près 1 m 50, aussi le mille a-t-il beaucoup de valeurs selon la coutume du lieu, mais la valeur médiane tourne autour de 1500 de nos mètres, c'est-à-dire une valeur proche de celle du mille romain de 1480 mètres. C'est l'unité de la Méditerranée. Le mille arabe est formé par mille double pas d'un voyageur à cheval, à l'allure du pas de sa monture. Du fait de la longueur des jambes du cheval, plus longues que celles de l'homme, on obtient pour le mille arabe environ 1900 mètres c'est-à-dire une valeur assez voisine de celle du mille marin actuel, simplifiant assez les calculs maritimes. C'est la base de ce que les Persans appellent la parasange, l'équivalent de la lieue, c'est-à-dire une heure de route et 3 milles. La deuxième unité a pour lointaine origine une unité de temps, la *lieue*. C'était, au départ, la distance parcourue pendant une heure de marche, elle dépend donc de l'allure et du véhicule; la lieue de mer sera donc plus importante que la lieue de terre. À l'origine, en marine, c'est la limite du champ visuel d'un homme debout, les pieds au niveau de la mer; actuellement une certaine standardisation s'est opérée avec la nouvelle façon de naviguer. Il semble bien que l'estime qui utilise le vecteur direction-distance ait favorisé le décompte des traversées en distances parcourues et non plus en jours de navigation. La lieue de mer s'est donc standardisée selon l'unité la plus utilisée : à 4000 pas, alors que la lieue de terre reste fixée à 3000 pas.

*considérables : ce furent des mesures tirées de l'emploi des armes balistiques. Quelques-unes, le jet d'une pierre, le jet d'une flèche, la portée d'un fusil, furent employées aussi bien sur terre que sur mer. D'autres, telle que la portée du canon, furent, à ce qu'il semble, employées surtout par les gens de mer. La portée du canon avait, comme mesure nautique, l'avantage de ne pouvoir être confondue avec un nombre d'unités moindres dont la valeur était changeante et discutable ; en effet, elle ne fut pas convertie en un nombre quelconque de milles avant le XVIII^e siècle. Elle était donc d'autant mieux qualifiée comme mesure indépendante sur mer. L'état stationnaire de l'artillerie pendant deux ou trois siècles fit de la portée du canon une mesure presque invariable. Mais, dès cette époque, la limite de la portée du canon a été utilisée dans la solution de certaines questions se rattachant de près à la limitation des eaux territoriales. [...] Au XVIII^e siècle, la distance retenue et internationale sera de 3 milles.* »[1396]

1 **jet de canon** : 200 mètres pour les bombardes, à 500 mètres pour les canons, utilisant des boulets en fer, à partir de 1450. **Jet de canon** : « *plus pres que tous les autres et proche du boucau, tu trouveras pres de terre bort a bort a ung gist de canon.xx.et.xxim.brasses et n'y a nul repos ny nul abris.* » page 40, 1520.
1 **portée d'un carreau d'arbalète** : 100 à 150 m ; **arbalète** : « *Et quant voyrras les dits villains pour toy garder de deux pierres qui sont a lentree au dehors du havre* [...] *Et ront souvent la mer dessus de plaine mer. Et l'autre est la plus avant et plus en terre d'une boutee d'arbaleste et couvre demy flaux.* » page 153, 1520.
1 **jet d'un pain** : 35 à 45 m ; portée du lancer d'un pain : « *Porlans est une isle qui est sain jusques a bort de terre jusques au gist d'un pain contre terre* » » f° 58v (p. 116)
1 **trait d'arc :** 150 à 200 m ; portée d'une flèche, tirée par un arc (*voir page 341*) **:** « *se tu veulx passer en terre de glenans passe pres de luy a ung tret d'arc.* » page 93, 1520
1 **coudée** *(coutee)* **:** la coudée marine : 1,5 pied, soit 45 à 50 cm ; « *il ne demeure de basse mer/et de grant mer que iii coutees ou une brasse.* » page 14, 1502.
1 **cordeau** *(cor de leaue)* **:** le cordeau marin : ½ lieue (suivant v.1490) ; « *ung banc qui est bien a ung cor de l'eaue du perroy.* » page 15, 1502.

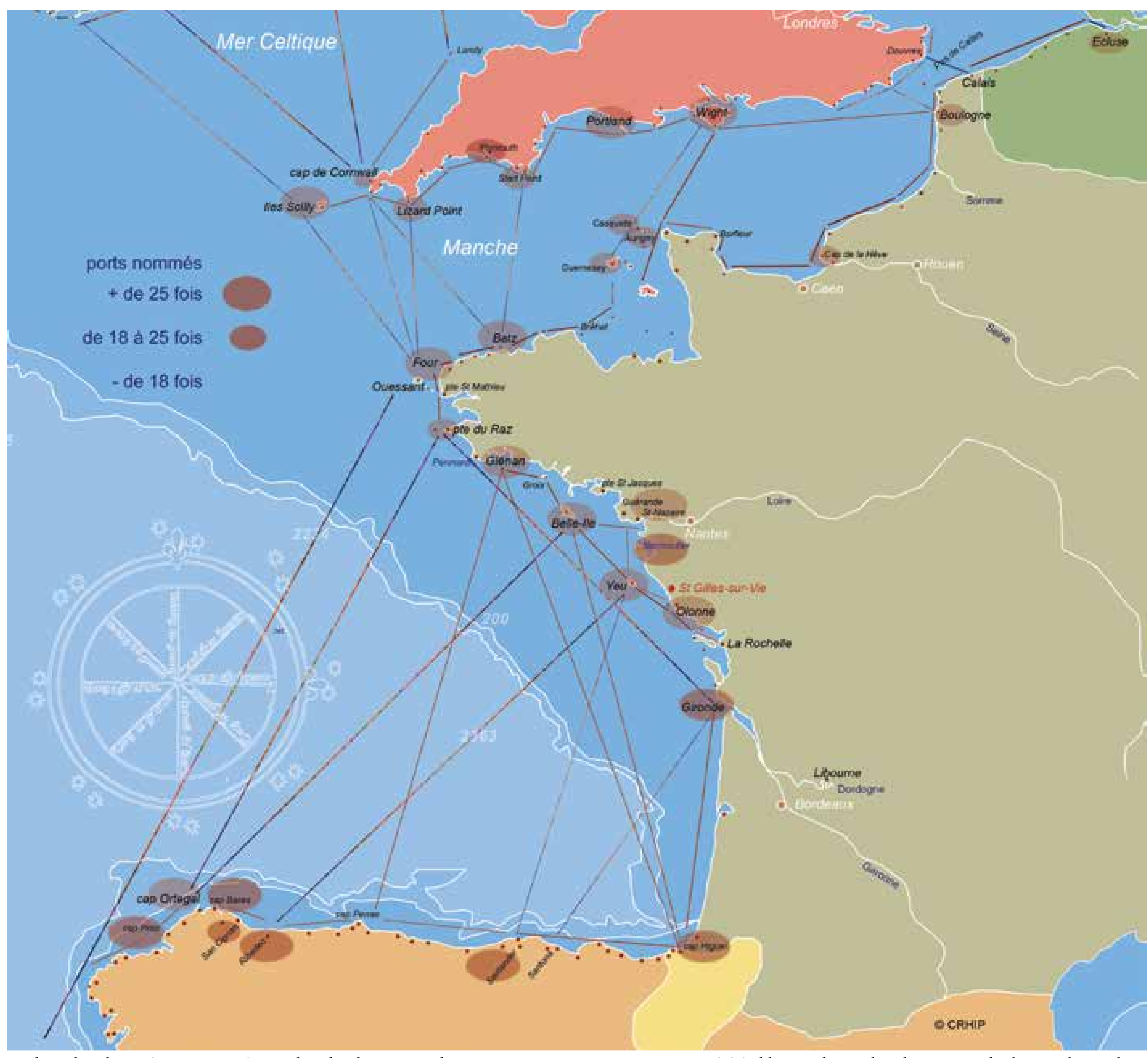
***— Sur les distances données par Pierre Garcie***

Dans les trois documents présentés ici, Pierre Garcie donne les distances en vues et en lieues : 65 % des données, entre 18 milles et 25 milles, sont justes. 90 % des données, entre 2 milles et 4 milles, sont justes.
En moyenne, 65 % des distances données, dans son *grant routier* sur la France, l'Angleterre et l'Espagne, sont justes. Ce qui permet de montrer que Pierre Garcie a parcouru ces distances, avec expérience et compétence.
Pour le Portugal, l'Irlande et la Méditerranée, les distances sont fausses en majorité. Il est possible qu'il ait reçu des informations par ouï-dire.
Les tableaux, qui suivent, donnent les différentes données de ces évaluations, ainsi que les zones associées. En prenant pour base les distances justes, Pierre Garcie aurait parcouru la distance d'une fois le tour de la terre :

| Ouvrage de | % des données justes (de - 3 à + 3 milles) | total | Pilote France | Pilote Angleterre | Pilote Espagne |
|---|---|---|---|---|---|
| **1490** | 65 % | 4858 milles | 1163 milles | 958 milles | 2806 milles |
| **1502** | 68 % | 5067 milles | 2562 milles | 1274 milles | 1297 milles |
| **1520** | 63 % | 27600 milles | 17201 milles | 4937 milles | 5731 milles |

Aussi, je peux avancer que, pour Pierre Garcie, « une veue » équivaut à une journée de route. Et pour une navigation au cabotage, soit une journée de route, en s'arrêtant tous les soirs dans un abri, il est possible d'évaluer la vitesse moyenne d'un bateau de 2 à 3 nœuds, dans des conditions normales et hors courant.

1396 Arnold Raestad, *La Mer territoriale, études historiques et juridiques*, Pedone, 1913, p. 47.




Les lieux les plus cités par Pierre Garcie dans les documents de 1490, 1502, 1520. Un pourcentage a été établi entre le nombre de citations des lieux et le nombre de page, suivant l'édition. © CRHIP

| | | |
|---|---|---|
| 1490 | *Glénan, Îles de* | 9 |
| 1502 | *Glénan, Îles de* | 18 |
| 1520 | Glénan, Îles de | 64 |
| 1490 | *Scilly, Isles of* | 16 |
| 1502 | *Scilly, Isles of* | 12 |
| 1520 | Scilly, Isles of | 37 |
| 1490 | *Wight, Isle of* | 26 |
| 1502 | *Wight, Isle of* | 30 |
| 1520 | Wight, Isle of | 29 |
| 1490 | *Four, Chenal du* | 12 |
| 1502 | *Four, Chenal du* | 7 |

| | | |
|---|---|---|
| 1520 | Four, Chenal du | 27 |
| 1490 | *Portland Bill* | 14 |
| 1502 | *Portland Bill* | 13 |
| 1520 | Portland Bill | 26 |
| 1490 | *Ouessant, Île d'* | 16 |
| 1502 | *Ouessant, Île d'* | 11 |
| 1520 | Ouessant, Île d' | 10 |
| 1490 | *Sein, Raz de* | 15 |
| 1502 | *Sein, Raz de* | 8 |
| 1520 | Sein, Raz de | 26 |
| 1490 | *Cornwall, Cape* | 17 |

| | | |
|---|---|---|
| 1502 | *Cornwall, Cape* | 16 |
| 1520 | Cornwall, Cape | 16 |
| 1520 | Yeu, Île d' | 91 |
| 1520 | Belle-Île | 51 |
| 1520 | Olonne | 43 |
| 1520 | Saint-Nazaire | 41 |
| 1520 | Batz, Île de | 32 |
| 1520 | Gironde, entrée | 31 |
| 1520 | Noirmoutier | 28 |
| 1520 | Guérande | 24 |
| 1520 | Boulogne | 23 |

| | | |
|---|---|---|
| 1520 | Hève, Cap de la | 22 |
| 1520 | Noirmoutier | 21 |
| 1520 | Penmarc'h | 18 |
| 1520 | Pte Saint-Jacques | 17 |
| 1520 | La Rochelle | 17 |
| 1520 | Groix | 16 |
| 1520 | Saint-Mathieu | 15 |
| 1520 | Bordeaux | 15 |
| 1520 | Start Point | 22 |
| 1520 | Lizard Point | 21 |
| 1520 | Guernesey | 19 |

| | | |
|---|---|---|
| 1520 | Plymouth | 17 |
| 1520 | Aurigny | 15 |
| 1520 | Cabo de Bares | 41 |
| 1520 | Cabo Ortegal | 38 |
| 1520 | Santander | 28 |
| 1520 | Cabo Higuer | 28 |
| 1520 | Ribadeo | 27 |
| 1520 | Cabo Prior | 26 |
| 1520 | San Ciprián | 22 |
| 1520 | Cabo Peñas | 15 |
| 1520 | L'Écluse | 24 |

| | |
|---|---|
| | Données justes (- 10 :> + 10 milles). |
| | Approchant (de + ou - 10 :> 50 milles). |
| | Faux (au delà de 50 milles). |

| n° page | | | | | | | v. 1490 | | | | 1502 | | | 1520 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1490 | 1502 | 1520 | nat | lieux actuels | à | route au | vue | lieue | *milles* | *km* | vue | lieue | *milles* | vue | lieue | *milles* | réalité milles |
| | | 102 | F | Antifer | Saint Valery de Caux | 61° | | | | | | | | 1 | 7 | *21* | 24 |
| 31 | | | F | Arcachon | Bayonne | 191° | | 18 | *54* | *100* | | | | | | | 64 |
| | | 18 | F | Asnes de Bordeaux | Santander | 222° | | | | | | | | | 60 | *180* | 173 |
| | | 18 | F | Asnes de Bordeaux | Machichaco | 206° | | | | | | | | | 67 | *201* | 142 |
| | | 18 | F | Asnes de Bordeaux | Lekeitio | 22° | | | | | | | | | 68 | *204* | 142 |
| | | 18 | F | Asnes de Bordeaux | Villaviciosa | 235° | | | | | | | | | 70 | *210* | 216 |
| | | 18 | F | Asnes de Bordeaux | Peñas | 239° | | | | | | | | | 81 | *243* | 228 |
| 32 | 30 | 25 | E | Aviles | Pravia | 260° | | 2 | *6* | *11* | | 2 | *6* | | 3 | *9* | 10 |
| | | 77 | E | Aviles | Ribadeo | 170° | | | | | | | | | 18 | *54* | 47 |
| 24 | 26 | | F | Baleines (pointe) | Olonne | 327° | 1 | 7 | *21* | *39* | | 7 | *21* | | | | 15 |
| 32 | 30 | 25 | E | Bares | Ortegal | 264° | | 2 | *6* | *11* | | 2 | *6* | | 4 | *12* | 8 |
| | | 18 | E | Bares | Pertuis d'Antioche | 60° | | | | | | | | | 104 | *312* | 299 |
| | | 29 | E | Bares | Ortegal | 265° | | 4 | *12* | *22* | | | | | 4 | *12* | 8 |
| | | 102 | F | Barfleur | Chef de Caux | 98° | | | | | | | | 3 | 21 | *63* | 50 |
| | | 120 | F | Barfleur | Saint Alban's Head | 333° | | | | | | | | 3 | 21 | *63* | 60 |
| | | 120 | F | Barfleur | Portland | 316° | | | | | | | | 5 | 35 | *105* | 68 |
| | | 18 | F | Barges d'Olonne | Machichaco | 7° | | | | | | | | | 62 | *186* | 187 |
| | | 18 | F | Barges d'Olonne | Bilbao | 195° | | | | | | | | | 66 | *198* | 196 |
| | | 18 | F | Barges d'Olonne | Mutricu | 7° | | | | | | | | | 66 | *198* | 192 |
| | | 18 | F | Barges d'Olonne | Ortegal | 240° | | | | | | | | | 111 | *333* | 305 |
| | | 18 | F | Barges d'Olonne | Ribadesella | 38° | | | | | | | | | 80 | *240* | 232 |
| | | 18 | F | Barges d'Olonne | Peñas | 241° | | | | | | | | | 85 | *255* | 243 |
| | | 18 | F | Barges d'Olonne | Liencres | 217° | | | | | | | | | 75 | *225* | 223 |
| | | 102 | F | Barges/Olonne | Yeu | 303° | | | | | | | | 1 | 7 | *21* | 24 |
| | 15 | | F | Batz (ile) | Guernesey | 53° | | | | | | | | | | | 38 |
| 24 | 26 | 102 | F | Batz (Île) | Sept-Îles | 71° | | | | | | 7 | *21* | 1 | 7 | *21* | 22 |
| | 30 | 25 | E | Bayona | Caminha | 181° | | | | | | 4 | *12* | | 4 | *12* | 18 |
| 33 | | | E | Bayona | Guardia | 174° | | 4 | *12* | *22* | | | | | | | 14 |
| | 29 | 24 | F | Bayonne/boucau | Fonterrabie | 219° | | | | | | 8 | *24* | | 8 | *24* | 13 |
| | | 24 | E | Bayonne/boucau | Peñas | 272° | | | | | | | | | 78 | *234* | 188 |
| | | 25 | F | Bayonne/boucau | Finisterre | | | | | | | | | | 142 | *426* | 400 |
| 31 | | | F | Bayonne/boucau | Higuer | 219° | | 9 | *27* | *50* | | | | | | | 13 |
| | 16 | | F | Beachy Head | Barfleur | 223° | | | | | | | | | | | 84 |
| 17 | 19 | | A | Beachy Head | Fairlight | 64° | 1 | 7 | *21* | *39* | | 6 | *18* | | | | 17 |
| | | 103 | A | Beachy Head | Romney | 67° | | | | | | | | 1 | 7 | *21* | 31 |
| | | 32 | G | Bec-d'Ambès | Bordeaux | 166° | | 3 | *9* | *17* | | | | | 3 | *9* | 9 |
| 24 | 26 | 102 | F | Belle-Île | Groix | 319° | 1 | 7 | *21* | *39* | | 7 | *21* | 1 | 7 | *21* | 21 |
| | 29 | 21 | F | Belle-Île | Laredo | 183° | | | | | | 68 | *204* | | 68 | *204* | 230 |
| | | 20 | F | Belle-Île | Yeu | 142° | | | | | | | | | 18 | *54* | 44 |
| | | 20 | F | Belle-Île | Arcachon | 155° | | | | | | | | | 57 | *171* | 179 |
| | | 21 | F | Belle-Île | Asnes de Bordeaux | 143° | | | | | | | | | 45 | *135* | 129 |
| | | 21 | F | Belle-Île | Machichaco | 177° | | | | | | | | | 75 | *225* | 233 |
| | | 21 | F | Belle-Île | St Vincent/San Vincente | 195° | | | | | | | | | 83 | *249* | 242 |
| | | 21 | F | Belle-Île | Gíjon | 206° | | | | | | | | | 85 | *255* | 250 |
| | | 21 | F | Belle-Île | Santona | 184° | | | | | | | | | 85 | *255* | 231 |
| | | 21 | F | Belle-Île | Saint Jean de luz | 164° | | | | | | | | | 88 | *264* | 238 |
| | | 21 | F | Belle-Île | Ribadeo | 218° | | | | | | | | | 100 | *300* | 284 |
| | | 21 | F | Belle-Île | Finisterre | 228° | | | | | | | | | 130 | *390* | 380 |

| n° page | | | | | | | v. 1490 | | | | 1502 | | | 1520 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1490 | 1502 | 1520 | nat | lieux actuels | à | route au | vue | lieue | *milles* | *km* | vue | lieue | *milles* | vue | lieue | *milles* | réalité milles |
| 33 | 31 | 26 | P | Berlenga | Roca | 183° | | 12 | *36* | *67* | | 12 | *36* | | 12 | *36* | 37 |
| | | 80 | P | Berlenga | Finisterre | 3° | | | | | | | | | 62 | *186* | 210 |
| 28 | | | P | Berlenga | Lisbonne | 180° | | 18 | *54* | *100* | | | | | | | 53 |
| 31 | 29 | | E | Bermeo | Castro-Urdiales | 224° | | 10 | *30* | *56* | | 10 | *30* | | | | 42 |
| | | 24 | E | Bermeo | Ria de Plencia | 259° | | | | | | | | | 3 | *9* | 7 |
| | | 24 | E | Bermeo | Bibao | 224° | | | | | | | | | 6 | *18* | 18 |
| 18 | 23 | | Ir | Blacks Rocks | Kintire | 70° | | | | | 6 | 42 | *126* | 6 | 42 | *126* | 177 |
| | | 103 | F | Blanc-nez/Calais | Dunkerque | 80° | | | | | | | | 1 | 7 | *21* | 30 |
| 18 | 23 | 123 | Ir | Blasket Rocks | Aran | 28° | 2 | 14 | *42* | *78* | | 18 | *54* | | 18 | *54* | 70 |
| 18 | 23 | 123 | Ir | Blasket Rocks | blacroc | 7° | 6 | 42 | *126* | *233* | | 40 | *120* | | 40 | *120* | 131 |
| | | 32 | G | Blaye | Bec-d'Ambès | 153° | | 4 | *12* | *22* | | | | | 4 | *12* | 6 |
| | | 32 | G | Blaye | Bourg | 142° | | 4 | *12* | *22* | | | | | 4 | *12* | 7 |
| | | 32 | G | Blaye | Bordeaux | 163° | | 7 | *21* | *39* | | | | | 7 | *21* | 17 |
| | | 31 | G | Bonne Anse | Royan | 121° | 1 | 3 | *9* | *17* | | | | 1 | 7 | *21* | 7 |
| | | 33 | G | Bourg | Cavernes | 122° | | 4 | *12* | *22* | | | | | 4 | *12* | 8 |
| | | 33 | G | Bourg | Libourne | | | 7 | *21* | *39* | | | | | 7 | *21* | 21 |
| 24 | 27 | 102 | F | Bréhat | Fréhel | 111° | | 10 | *30* | *56* | | 10 | *30* | | 10 | *30* | 29 |
| 33 | | | P | Roca | Cascais | 180° | | 2 | *6* | *11* | | | | | | | 6 |
| 33 | | | P | Roca | Espichel | 148° | | 4 | *12* | *22* | | | | | | | 28 |
| 33 | 31 | 26 | E | Cadiz | Trafalgar | 149° | | 8 | *24* | *44* | | 8 | *24* | | 8 | *24* | 25 |
| | 30 | 25 | P | Caminha | Viana de Castello | 181° | | | | | | 4 | *12* | | 4 | *12* | 9 |
| 17 | 20 | | F | Calais | Écluse | 67° | 3 | 21 | 63 | *117* | | 11 | *33* | | | | 78 |
| | | 103 | F | Calais | Dunkerque | 294° | | | | | | | | 1 | 7 | *21* | 21 |
| | | 39 | F | Cap Breton | Saint Sébastien | 228° | | | | | | | | | 7 | *21* | 25 |
| | | 144 | F | Cardinaux | Banche | 120° | | | | | | | | | 1 | *3* | 15 |
| | | 144 | F | Cardinaux | Four | 108° | | | | | | | | | 2 | *6* | 7 |
| | | 144 | F | Cardinaux | Belle Île | 265° | | | | | | | | | 5 | *15* | 9 |
| | | 144 | F | Cardinaux | Le Pilier/Noirmoutier | 132° | | | | | | | | 1 | 7 | *21* | 25 |
| 33 | | | E | Carreiro | Corrubedo | 183° | | 4 | *12* | *22* | | | | | | | 9 |
| | 15 | 120 | F | Casquets | Porland | 360° | | | | | | 20 | *60* | 3 | 21 | *63* | 45 |
| | | 121 | F | Casquets | Wight | 37° | | | | | | | | 4 | 28 | *84* | 61 |
| | | 121 | F | Casquets | Four | 234° | | | | | | | | 5 | 35 | *105* | 128 |
| 31 | 29 | | E | Castro-Urdiales | Laredo | 264° | | 3 | *9* | *17* | | 4 | *12* | | | | 9 |
| | | 24 | E | Castro-Urdiales | Oriñon | 282° | | | | | | | | | 2 | *6* | 5 |
| 32 | 30 | 25 | E | Cedeira | Prior | 237° | | 4 | *12* | *22* | | 4 | *12* | | 2 | *6* | 11 |
| | 30 | 25 | E | Cée | Muros | 166° | | | | | | 5 | *15* | | 5 | *15* | 13 |
| 24 | 27 | | F | Chaussey | Jersey | 335° | 1 | 7 | *21* | *39* | | 7 | *21* | | 7 | *21* | 21 |
| | | 102 | F | Chef de Baie | Chef de cors | 314° | | | | | | | | 1 | 7 | *21* | 16 |
| | | 102 | F | Chef de Caux | Antifer | 21° | | | | | | | | 1 | 7 | *21* | 12 |
| 34 | 33 | 26 | C | Chypre | Ras ibn Hânif (Syrie) | 97° | | | | | | | | | | | 57 |
| 18 | 23 | 123 | Ir | Clear | Musenes | 277° | 2 | 14 | *42* | *78* | | 7 | *21* | | 7 | *21* | 12 |
| | | 32 | G | Conac | Blayes | 170° | 1 | 7 | *21* | *39* | | | | 1 | 7 | *21* | 13 |
| 32 | 30 | 25 | E | Corme | Mongie | 233° | | 5 | *15* | *28* | | 5 | *15* | | 5 | *15* | 13 |
| 18 | 21 | 122 | A | Cornwall | londaye | 34° | | | | | | 25 | *75* | | 25 | *75* | 76 |
| 18 | 21 | 122 | A | Cornwall | Carnsore | 349° | 5 | 35 | *105* | *194* | | 33 | *99* | | 33 | *99* | 124 |
| 18 | 23 | 123 | Ir | Cornwall | Kinsale | 309° | 5 | 35 | *105* | *194* | | 33 | *99* | | 33 | *99* | 140 |
| 33 | | | E | Corrubedo | Bayona | 162° | | 8 | *24* | *44* | | | | | | | 38 |
| 32 | 30 | 25 | E | Coruna | Sisargas | 266° | | 5 | *15* | *28* | | 5 | *15* | | 6 | *18* | 19 |
| 34 | 33 | 26 | Gr | Crète | Chypre | 90° | | 115 | *345* | *639* | | 115 | *345* | | 115 | *345* | 296 |

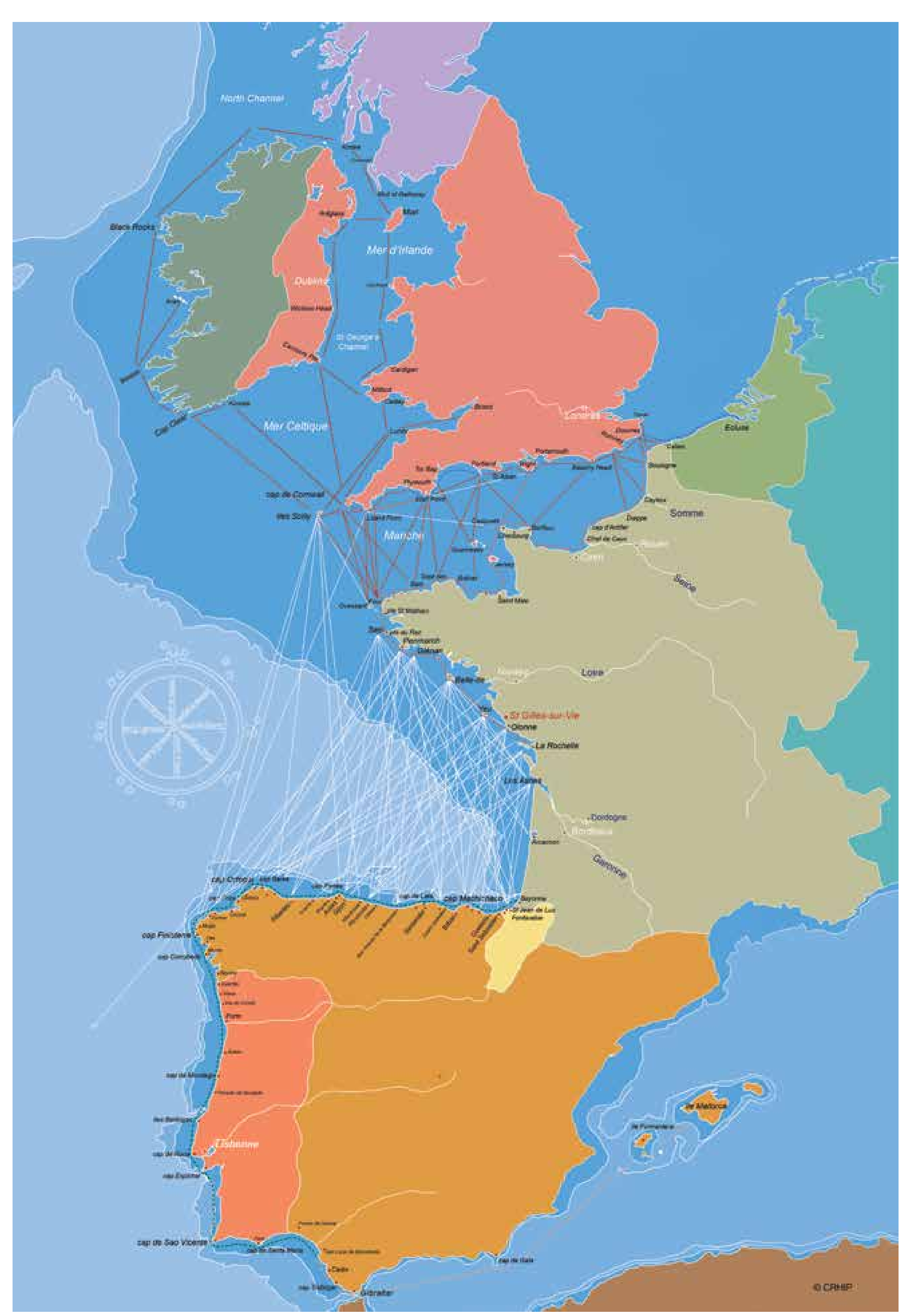
| n° page | | | | | | | v. 1490 | | | | 1502 | | | 1520 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1490 | 1502 | 1520 | nat | lieux actuels | à | route au | vue | lieue | *milles* | *km* | vue | lieue | *milles* | vue | lieue | *milles* | réalité milles |
| | 15 | | A | Four | Darmouth | 27° | | | | | | 28 | *84* | | | | 125 |
| | | 118 | A | Darmouth | Start Point | 202° | | | | | | | | | 2 | *6* | 8 |
| | | 103 | F | Dieppe | Crotoy | 50° | | | | | | | | 1 | 7 | *21* | 26 |
| 17 | 19 | 103 | A | Dodman | Rame | 78° | 1 | 7 | *21* | *39* | 1 | 7 | *21* | 1 | 7 | *21* | 20 |
| 17 | 20 | | A | Douvres | Calais | 114° | 1 | 7 | *21* | *39* | | 7 | *21* | | | | 20 |
| | | 120 | A | Douvres | Boulogne | 158° | | | | | | | | 5 | 35 | *105* | 24 |
| | | 103 | F | Dunkerque | Ostende | 66° | | | | | | | | 1 | 7 | *21* | 38 |
| 18 | 23 | 123 | Ir | Dursey Head | Blasquaye | 335° | | | | | | 18 | *54* | | 18 | *54* | 31 |
| | 31 | 26 | P | Espichel | São Vicente | 172° | | | | | | 28 | *84* | | 28 | *84* | 83 |
| | | 103 | F | Étaples | Blannes | 2° | | | | | | | | 1 | 7 | *21* | 63 |
| 17 | 19 | | A | Fairlight | Romney | 357° | | 4 | *12* | *22* | | 7 | *21* | | | | 19 |
| 17 | 19 | | A | Fairlight | Douvres | 48° | 1 | 7 | *21* | *39* | | 7 | *21* | | | | 30 |
| 33 | 31 | 26 | E | Faro | Cadiz | 110° | | 20 | *60* | *111* | | 20 | *60* | | 20 | *60* | 83 |
| | 30 | 25 | E | Finisterre | Cée | 37° | | | | | | 5 | *15* | | 5 | *15* | 6 |
| | | 24 | E | Finisterre | Lizard | 203° | | | | | | | | | 162 | *486* | 463 |
| | | 26 | E | Finisterre | Sanlúcar de Barrameda | | | | | | | | | | 163 | *489* | 710 |
| 28 | | | E | Finisterre | Berlingas | 182° | | 64 | *192* | *356* | | | | | | | 211 |
| 32 | | | E | Finisterre | Carreiro | 139° | | 4 | *12* | *22* | | | | | | | 12 |
| | | 102 | F | Fontenay | Saint-Mathieu | 358° | | | | | | | | 1 | 7 | *21* | 17 |
| | 29 | 24 | E | Fonterrabie | Saint Sébastien | 246 | | | | | | 4 | *12* | | 4 | *12* | 10 |
| | | 28 | E | Fonterrabie | Machichaco | 275° | | 7 | *21* | *39* | | | | | 17 | *51* | 41 |
| 33 | 32 | 26 | E | Formentera | Mallorca | 70° | | | | | | 30 | *90* | | 30 | *90* | 56 |
| | 15 | | F | Four | Longships Rocks | 340° | | | | | | 37 | *111* | | | | 97 |
| 24 | 26 | 102 | F | Four | Vierge | 52° | 1 | 7 | *21* | *39* | | 7 | *21* | 1 | 7 | *21* | 17 |
| 24 | 27 | 102 | F | Fréhel | Saint Malo | 102° | | 4 | *12* | *22* | | 4 | *12* | | 4 | *12* | 11 |
| | | 19 | E | Yeu | Fortuventura (Açores) | 240° | | | | | | | | | 285 | *855* | 1240 |
| 33 | 32 | 26 | E | Gata | Formentera | 51° | | 30 | *90* | *167* | | 60 | *180* | | 60 | *180* | 209 |
| 33 | 32 | 26 | E | Gibraltar | Gata | 75° | | 65 | *195* | *361* | | 65 | *195* | | 65 | *195* | 172 |
| 32 | 30 | 24 | E | Gíjon | Peñas | 309° | | 2 | *6* | *11* | | 2 | *6* | | 2 | *6* | 11 |
| | | 24 | F | Gironde | Bayonne | 187° | | | | | | | | | 25 | *75* | 130 |
| 31 | 29 | | F | Gironde (boucau) | Arcachon | 187° | | 18 | *54* | *100* | | 25 | *75* | | | | 57 |
| 24 | 26 | | F | Glénan | Penmarch | 289° | 1 | 7 | *21* | *39* | | 7 | *21* | | | | 17 |
| | 28 | 21 | F | Glénan | St Vincent/San Vicente | 181° | | | | | | 85 | *255* | | 85 | *255* | 258 |
| | | 21 | F | Glénan | Bares | 210° | | | | | | | | | 85 | *255* | 279 |
| | | 21 | F | Glénan | Gíjon | 192° | | | | | | | | | 90 | *270* | 260 |
| | | 21 | F | Glénan | St Martin/Villaviciosa | 176° | | | | | | | | | 90 | *270* | 261 |
| | | 21 | F | Glénan | Fonterrabie | 160° | | | | | | | | | 95 | *285* | 275 |
| | | 21 | F | Glénan | Laredo | 172° | | | | | | | | | 95 | *285* | 261 |
| | | 21 | F | Glénan | île de colombie | 249° | | | | | | | | | 275 | *825* | 1100 |
| | | 22 | F | Glénan | Ribadeo | 205° | | | | | | | | | 90 | *270* | 280 |
| | | 102 | F | Glénan | Penmarch | 281° | | | | | | | | 1 | 7 | *21* | 16 |
| 18 | 21 | 122 | A | Grassholm | Fer (isle de) | 106° | 2 | 14 | *42* | *78* | | 2 | *6* | | 2 | *6* | 7 |
| 24 | 26 | 102 | F | Groix | Glénan | 289° | 1 | 7 | 21 | *39* | | | | 1 | 7 | *21* | 21 |
| | 28 | | F | Groix | Santander | 182° | | | | | | 85 | *255* | | | | 250 |
| | | 102 | F | Grouin du Cou | Barges d'Olonne | 300° | | | | | | | | 1 | 7 | *21* | 17 |
| 33 | | | E | Guardia | Viana de Castello | 178° | | 4 | *12* | *22* | | | | | | | 9 |
| | 15 | | A | Guernesey | Dodman | 300° | | | | | | 38 | *114* | | | | 94 |
| | | 121 | A | Guernesey | Casquets | 23° | | | | | | | | 1 | 7 | *21* | 14 |
| | | 121 | A | Guernesey | Portland | 3° | | | | | | | | 3 | 21 | *63* | 60 |

| n° page | | | | | | | v. 1490 | | | | 1502 | | | 1520 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1490 | 1502 | 1520 | nat | lieux actuels | à | route au | vue | lieue | *milles* | *km* | vue | lieue | *milles* | vue | lieue | *milles* | réalité milles |
| | | 121 | A | Guernesey | Plymouth | 308° | | | | | | | | 4 | 28 | 84 | 80 |
| | | 121 | A | Guernesey | Wight | 37° | | | | | | | | 5 | 35 | 105 | 80 |
| | | 121 | A | Guernesey | Batz | 234° | | | | | | | | 3 | 21 | 63 | 67 |
| 31 | 29 | | E | Guetaria | Mutricu | 270° | | 3 | 9 | 17 | | 3 | 9 | | | | 8 |
| 24 | 27 | | F | Hague | Wight | 28° | 4 | 28 | 84 | 156 | | 28 | 84 | | | | 57 |
| | | 102 | F | Hague | Barfleur | 93° | | | | | | | | | 10 | 30 | 28 |
| | | 121 | F | Hague | Lizard | | | | | | | | | 6 | 42 | 126 | 127 |
| | | 120 | F | Hève | Saint Alban's Head | 309° | | | | | | | | 5 | 35 | 105 | 100 |
| 31 | | | E | Higuier | Pasajes | 244° | | 1 | 3 | 6 | | | | | | | 5 |
| | | 33 | G | île (Rivière) | Libourne | | | 2 | 6 | 11 | | | | | 2 | 6 | 6 |
| 24 | 27 | 102 | F | Jersey | Hague | 13° | | 8 | 24 | 44 | | 8 | 24 | | 8 | 24 | 30 |
| 18 | 23 | 123 | Ir | Kinsale (cap) | Clare | 70° | 2 | 14 | 42 | 78 | | 14 | 42 | | 14 | 42 | 40 |
| | | 102 | F | La Rochelle | Raz | 309° | | | | | | | | 10 | 70 | 210 | 184 |
| | | 23 | A | Laistres | Gíjon | 275° | | | | | | | | | 5 | 15 | 15 |
| 31 | 29 | 24 | E | Laredo | Santander | 254° | | 6 | 18 | 33 | | 6 | 18 | | 6 | 18 | 18 |
| | | 150 | F | Larmor | Quimperlé | | | | | | | | | | 3 | 9 | 14 |
| | | 28 | E | Lata | Peñas | 277° | | 33 | 99 | 183 | | | | | 33 | 99 | 89 |
| | | 24 | E | Lekeitio | Bermeo | 298° | | | | | | | | | 5 | 15 | 5 |
| 28 | | | P | Lisbonne | São Vicente | 174° | | 40 | 120 | 222 | | | | | | | 102 |
| 17 | 19 | 103 | A | Lizard | Dodman | 43° | 1 | 7 | 21 | 39 | 1 | 7 | 21 | 1 | 7 | 21 | 25 |
| | | 24 | A | Lizard | Casquets | 97° | | | | | | | | | 43 | 129 | 115 |
| | | 24 | A | Lizard | Wight | 73° | | | | | | | | | 52 | 156 | 147 |
| | | 121 | A | Lizard | Four | 172° | | | | | | | | | 25 | 75 | 89 |
| 32 | 29 | 24 | E | Llanes | Ribadesella | 282° | | 5 | 15 | 28 | | 5 | 15 | | 5 | 15 | 14 |
| | 15 | | A | Carn Base | Longship Rocks | 340° | | | | | | 30 | 90 | | | | 97 |
| 17 | 19 | 103 | A | Longships Rocks | Lizard | 113° | | 8 | 24 | 44 | | 8 | 24 | | 8 | 24 | 23 |
| 32 | 30 | 18 | E | Luarca | Ribadeo | 272° | | 5 | 15 | 28 | | 5 | 15 | | 8 | 24 | 22 |
| 18 | 21 | 122 | A | Lundy | Caldye | 360° | | | | | | 10 | 30 | | 5 | 15 | 24 |
| | | 28 | E | Machichaco | San Anton | 291° | | 10 | 30 | 56 | | | | | 10 | 30 | 25 |
| | | 28 | E | Machichaco | Peñas | 275° | | 50 | 150 | 278 | | | | | 50 | 150 | 135 |
| 33 | 32 | 26 | E | Mallorca | Sardaigne | 88° | | 80 | 240 | 444 | | 90 | 270 | | 90 | 270 | 235 |
| 18 | 21 | 122 | A | Masquin goales | Gras hormes | 72° | 2 | 14 | 42 | 78 | | 2 | 6 | | 33 | 99 | 3 |
| | | 32 | G | Meschers | Talmond | 127° | | 2 | 6 | 11 | | | | | 2 | 6 | 4 |
| 18 | 23 | 123 | Ir | Mizen Head | Dulfay | 302° | | | | | | 7 | 21 | | 7 | 21 | 17 |
| 33 | 31 | 26 | p | Mondego | Penedo da Saudade | 193° | | 9 | 27 | 50 | | 9 | 27 | | 9 | 27 | 26 |
| 32 | 30 | 25 | E | Mugia | Finisterre | 183° | | 4 | 12 | 22 | | 4 | 12 | | 5 | 15 | 15 |
| | 30 | 25 | E | Muros | Bayona | 162° | | | | | | 8 | 24 | | 8 | 24 | 38 |
| | | 24 | E | Mutricu | Lekeitio | 290° | | | | | | | | | 3 | 9 | 6 |
| 31 | 29 | | E | Mutriku | Bermeo | 297° | | 10 | 30 | 56 | | 5 | 15 | | | | 16 |
| 17 | 19 | | A | Needles | Saint Helens | 51° | 1 | 7 | 21 | 39 | | 7 | 21 | | | | 25 |
| 24 | 26 | | F | Olonne | Yeu | 307° | 1 | 7 | 21 | 39 | | 7 | 21 | | | | 25 |
| | | 24 | E | Oriñon | Laredo | 288° | | | | | | | | | 2 | 6 | 4 |
| | | 18 | E | Ortegal | Le Pilier/Noirmoutier | 48° | | | | | | | | | 104 | 312 | 306 |
| | | 18 | E | Ortegal | Ribadesella | 105° | | | | | | | | | 120 | 360 | 117 |
| | | 19 | E | Ortegal | Vivero | 95° | | | | | | | | | | | 14 |
| | | 29 | E | Ortegal | Prior | 233° | | 6 | 18 | 33 | | | | | 6 | 18 | 21 |
| 30 | | | E | Ortegal | Sein | 27° | | 80 | 240 | 444 | | | | | | | 285 |
| 30 | | | E | Ortegal | Pertuis d'Antioche | 61° | | 100 | 300 | 556 | | | | | | | 310 |
| 30 | | | E | Ortegal | Belle-Île | 43° | | 106 | 318 | 589 | | | | | | | 291 |

| n° page | | | | | | | v. 1490 | | | | 1502 | | | 1520 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1490 | 1502 | 1520 | nat | lieux actuels | à | route au | vue | lieue | *milles* | *km* | vue | lieue | *milles* | vue | lieue | *milles* | réalité milles |
| 32 | 30 | 25 | E | Ortigal | Cedeira | 236° | | 4 | *12* | *22* | | 4 | *12* | | 2 | *6* | 11 |
| | | 103 | B | Ostende | Écluse | 66° | | | | | | | | 1 | 7 | *21* | 23 |
| | 15 | 121 | F | Ouessant | Scilly | 330° | | | | | | 28 | *84* | 4 | 28 | *84* | 94 |
| 27 | | | F | Ouessant | Prior | 204° | | 120 | *360* | *667* | | | | | | | 323 |
| | | 161 | F | Ouistreham | Seine | 64° | | | | | | | | | 6 | *18* | 20 |
| 24 | 26 | | F | Pallice | Baleines | 294° | 1 | 7 | *21* | *39* | | 7 | *21* | | | | 18 |
| 31 | | | E | Passaige | Saint Sébastien | 246° | | 3 | *9* | *17* | | | | | | | 5 |
| 32 | 30 | 25 | E | Peñas | Aviles | 226’ | | 2 | *6* | *11* | | 2 | *6* | | 2 | *6* | 6 |
| | | 25 | E | Peñas | Finisterre | | | | | | | | | | 64 | *192* | 179 |
| | | 28 | E | Peñas | Bares | 275° | | 28 | *84* | *156* | | | | | 25 | *75* | 78 |
| 33 | 31 | 26 | P | Penedo da Saudade | Berlingas | 223° | | 9 | *27* | *50* | | 9 | *27* | | 9 | *27* | 30 |
| 24 | 26 | 102 | F | Penmarch | Raz | 318° | | 9 | *27* | *50* | | 9 | *27* | | 9 | *27* | 22 |
| | 28 | 21 | F | Penmarch | Sisargas | 215° | | | | | | 26 | *78* | 15 | 105 | *315* | 326 |
| | | 21 | F | Penmarch | Cordouan | 136° | | | | | | | | | 70 | *210* | 187 |
| | | 21 | F | Penmarch | Llanes | 164° | | | | | | | | | 90 | *270* | 262 |
| | | 21 | F | Penmarch | Santona | 171° | | | | | | | | | 90 | *270* | 263 |
| | | 21 | F | Penmarch | Bermeo | 165° | | | | | | | | | 93 | *279* | 272 |
| | | 21 | F | Penmarch | Peñas | 194° | | | | | | | | | 93 | *279* | 256 |
| | | 21 | F | Penmarch | San Ciprián | 208° | | | | | | | | | 95 | *285* | 276 |
| | | 21 | F | Penmarch | Bayonne | 155° | | | | | | | | | 98 | *294* | 281 |
| | | 21 | F | Penmarch | Prior | 213° | | | | | | | | | 103 | *309* | 305 |
| | | 21 | F | Penmarch | Rochebonne | 139° | | | | | | | | | | | 121 |
| | | 18 | F | Pertuis d’Antioche | Machichaco | 20° | | | | | | | | | 57 | *171* | 167 |
| | | 18 | F | Pertuis d’Antioche | Fonterrabie | 182° | | | | | | | | | 60 | *180* | 163 |
| | | 18 | F | Pertuis d’Antioche | Santona | 224° | | | | | | | | | 66 | *198* | 220 |
| | | 18 | F | Pertuis d’Antioche | St Vincent/Sao Vincente | 216° | | | | | | | | | 70 | *210* | 200 |
| | | 18 | F | Pertuis d’Antioche | Gijon | 229° | | | | | | | | | 76 | *228* | 234 |
| | | 18 | F | Pertuis d’Antioche | Bares | 245° | | | | | | | | | 100 | *300* | 300 |
| | 15 | | F | Pontusval | Start point | 360° | | | | | | 28 | *84* | | | | 85 |
| | 16 | | F | Portland | Barfleur | 137° | | | | | | 28 | *84* | | | | 68 |
| 17 | 19 | 103 | A | Portland | Saint Alban’s Head | 67° | | 4 | *12* | *22* | | 5 | *15* | 1 | 7 | *21* | 16 |
| | | 121 | A | Portland | Hève | 122° | | | | | | | | 6 | 42 | *126* | 115 |
| | | 121 | A | Portland | Batz | 209° | | | | | | | | 7 | 49 | *147* | 122 |
| | | 121 | A | Portland | Four | 218° | | | | | | | | 9 | 63 | *189* | 155 |
| | 31 | 26 | P | Porto | Mondego | 182° | | | | | | 9 | *27* | | 9 | *27* | 58 |
| 33 | | | P | Porto | Aveiro | 187° | | 9 | *27* | *50* | | | | | | | 29 |
| 32 | 30 | | E | Pravia | Liencres | 258° | | 9 | *27* | *50* | | 9 | *27* | | | | 16 |
| | | 25 | E | Pravia | Luarca | 271° | | | | | | | | | 5 | *15* | 15 |
| 33 | | | P | Aveiro | Mondego | 196° | | 9 | *27* | *50* | | | | | | | 28 |
| 17 | 19 | 103 | A | Prawle | Tor Bay | 28° | 1 | 7 | *21* | *39* | 1 | 7 | *21* | 1 | 7 | *21* | 21 |
| 32 | 30 | 25 | E | Prior | Coruna | 199° | | 3 | *9* | *17* | | 3 | *9* | | 4 | *12* | 11 |
| 28 | | 29 | E | Prior | Sisargas | 242° | | 8 | *24* | *44* | | | | | 9 | *27* | 25 |
| | 31 | 26 | P | Puerto de Huelva | Sanlúcar de Barrameda | 129° | | | | | | 8 | *24* | | 8 | *24* | 37 |
| | | 151 | F | Quimperlé | Doëlan | | | | | | | | | | 1 | *3* | 3 |
| 17 | 19 | 103 | A | Rame | Prawle | 111° | 1 | 7 | *21* | *39* | 1 | 7 | *21* | 1 | 7 | *21* | 19 |
| 34 | 33 | 26 | S | Ras ibn Hânif | Nil (Jourdain) | 217° | | | | | | 90 | *270* | | 90 | *270* | 313 |
| 24 | 26 | | F | Raz | Saint-Mathieu | 355° | | 9 | *27* | *50* | | 9 | *27* | | | | 17 |
| 30 | | | F | Raz | Saintonge | 128° | | 50 | *150* | *278* | | | | | | | 165 |
| | | 24 | E | Ria de Plencia | Bilbao | 227° | | | | | | | | | 2 | *6* | 6 |

| n° page | | | | | | | v. 1490 | | | | 1502 | | | 1520 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1490 | 1502 | 1520 | nat | lieux actuels | à | route au | vue | lieue | milles | km | vue | lieue | milles | vue | lieue | milles | réalité milles |
| 32 | 30 | 21 | E | Ribadeo | San Ciprián | 295° | | 5 | 15 | 28 | | 5 | 15 | | 8 | 24 | 20 |
| | | 28 | E | Ribadeo | Aguillones | 297° | | 16 | 48 | 89 | | | | | 16 | 48 | 20 |
| | | 78 | E | Ribadeo | Vivero | 297° | | | | | | | | | 10 | 30 | 28 |
| 32 | 30 | 24 | E | Ribadesella | Villaviciosa | 287° | | 5 | 15 | 28 | | 5 | 15 | | 5 | 15 | 14 |
| | 31 | 26 | P | Roca | Espichel | 148° | | | | | | 10 | 30 | | 10 | 30 | 28 |
| | | 121 | F | Roches-Douvres | Guernesey | 23° | | | | | | | | 2 | 14 | 42 | 22 |
| | 16 | | F | Romney | Dieppe | 176° | | | | | | 26 | 78 | | | | 62 |
| | | 103 | A | Romney | Dugnes | 162° | | | | | | | | 1 | 7 | 21 | 3 |
| | | 31 | G | Royan | Meschers | 141° | | 2 | 6 | 11 | | | | | 2 | 6 | 3 |
| | | 31 | G | Royan | Conac | 141° | 1 | 7 | 21 | 39 | | | | 1 | 7 | 21 | 29 |
| 17 | 19 | | A | Saint Alban's Edge | Aguillons | 62° | 1 | 7 | 21 | 39 | | 6 | 18 | | | | 17 |
| | | 103 | A | Saint Alban's Edge | Wight | 71° | | | | | | | | 1 | 7 | 21 | 13 |
| | | 18 | F | Saint Étienne | Bares | 50° | | | | | | | | | 180 | 540 | 285 |
| | 16 | | F | Saint Helens | Barfleur | 187° | | | | | | 23 | 69 | | | | 60 |
| | 16 | | F | Saint Helens | Hague | 210° | | | | | | 23 | 69 | | | | 68 |
| | 16 | | F | Saint Helens | Chef de Caux | 148° | | | | | | 28 | 84 | | | | 83 |
| 17 | 19 | | A | Saint Helens | Beachy Head | 88° | | 18 | 54 | 100 | | 18 | 54 | | | | 48 |
| | | 18 | F | Saint Jean de Luz | Asnes de Bordeaux | 7° | | | | | | | | | 63 | 189 | 130 |
| | | 42 | F | Saint Jean de Luz | Fonterrabie | 258° | | | | | | | | | 2 | 6 | 6 |
| 24 | 27 | 102 | F | Saint Malo | Chausey | 30° | | 6 | 18 | 33 | | 4 | 12 | | 6 | 18 | 15 |
| | | 21 | E | Saint Martin | St Vincent/San Vicente | 103° | | | | | | | | | 10 | 30 | 40 |
| 24 | 26 | 102 | F | Saint-Mathieu | Four | 349° | 1 | 7 | 21 | 39 | | 7 | 21 | 1 | 7 | 21 | 12 |
| 31 | 29 | | E | Saint Sébastien | Guetaria | 263' | | 3 | 9 | 17 | | 3 | 9 | | | | 8 |
| | | 24 | E | Saint Sébastien | Santa Catalina | 273° | | | | | | | | | 3 | 9 | 23 |
| | | 103 | F | Saint Valéry en Caux | Dieppe | 73° | | | | | | | | 1 | 7 | 21 | 15 |
| | | 44 | E | San Anton | Saint Sébastien | 84° | | | | | | | | | 4 | 12 | 9 |
| | | 45 | E | San Anton | Zumaia | 271° | | | | | | | | | 1 | 3 | 3 |
| | | 29 | E | San Ciprián | Bares | 299° | | 6 | 18 | 33 | | | | | 6 | 18 | 12 |
| 32 | 30 | 25 | E | San Ciprián | Vivero | 292° | | 2 | 6 | 11 | | 2 | 6 | | 3 | 9 | 7 |
| | | 18 | E | San Ciprián | Bares | 299° | | | | | | | | | | | 12 |
| | | 29 | E | San Ciprián | Peñas | 93° | | 20 | 60 | 111 | | | | | 20 | 60 | 169 |
| | | 28 | E | San Juan Gaztelugatxe | Santander | 273° | | 20 | 60 | 111 | | | | | 20 | 60 | 57 |
| | | 79 | E | Sanlúcar de Barrameda | Santa Maria | 278° | | | | | | | | | 50 | 150 | 74 |
| 31 | 29 | 24 | E | San Vicente | Llanes | 275° | | 5 | 15 | 28 | | 5 | 15 | | 5 | 15 | 12 |
| | 31 | 26 | P | Santa Maria | Puerto de Huelva | 92° | | | | | | 18 | 54 | | 17 | 51 | 54 |
| | | 24 | P | Santa Catalina | Mutricu | 105° | | | | | | | | | 3 | 9 | 9 |
| | | 79 | P | Santa Maria | São Vicente | 272° | | | | | | | | | 50 | 150 | 53 |
| 31 | 29 | 24 | E | Santander | Saint Martin de la Areña | 254° | | 5 | 15 | 28 | | 5 | 15 | | 5 | 15 | 12 |
| | 31 | 26 | P | São Vicente | Santa Maria | 92° | | | | | | 18 | 54 | | 18 | 54 | 54 |
| | | 79 | P | São Vicente | Berlengas | 348° | | | | | | | | | 56 | 168 | 146 |
| 34 | 32 | 26 | Gr | Sapientza | Crète | 131° | | 62 | 186 | 344 | | 62 | 186 | | 62 | 186 | 119 |
| 33 | 32 | 26 | I | Sardaigne | Sicile | 121° | | 22 | 66 | 122 | | 22 | 66 | | 22 | 66 | 153 |
| 17 | 19 | 103 | A | Scilly | Longship Rocks | 70° | 1 | 7 | 21 | 39 | 1 | 7 | 21 | 1 | 7 | 21 | 20 |
| 18 | 21 | 122 | A | Scilly | Londaye | 39° | | | | | | 28 | 84 | | 28 | 84 | 93 |
| 18 | 23 | 123 | A | Scilly | Clare | 306° | | | | | | 50 | 150 | | 50 | 150 | 140 |
| | | 23 | A | Scilly | Ouessant | 151° | | | | | | | | | 28 | 84 | 101 |
| | | 23 | A | Scilly | San Ciprián | 187° | | | | | | | | | 125 | 375 | 377 |
| | | 23 | A | Scilly | Lastres | 175° | | | | | | | | | 128 | 384 | 384 |
| | | 23 | A | Scilly | Sisargas | 194° | | | | | | | | | 136 | 408 | 409 |

| n° page | | | | | | | v. 1490 | | | | 1502 | | | 1520 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1490 | 1502 | 1520 | nat | lieux actuels | à | route au | vue | lieue | milles | km | vue | lieue | milles | vue | lieue | milles | réalité milles |
| | | 23 | A | Scilly | Finisterre | 199° | | | | | | | | | 143 | 429 | 450 |
| | | 23 | A | Scilly | Madère | 210° | | | | | | | | | 300 | 900 | 1155 |
| | | 121 | A | Scilly | Four | 149° | | | | | | | | | 30 | 90 | 103 |
| | | 22 | F | Sein | Gíjon | 187° | | | | | | | | | 91 | 273 | 273 |
| | | 22 | F | Sein | Ribadeo | 201° | | | | | | | | | 94 | 282 | 287 |
| | | 22 | F | Sein | Ortegal | 206° | | | | | | | | | 95 | 285 | 286 |
| | | 22 | F | Sein | Arcachon | 143° | | | | | | | | | 100 | 300 | 253 |
| | | 22 | F | Sein | Saint Martin de la Areña | 171° | | | | | | | | | 104 | 312 | 278 |
| | | 22 | F | Sein | Castro-Urdiales | 156° | | | | | | | | | 106 | 318 | 306 |
| | | 22 | F | Sein | Fonterrabie | 155° | | | | | | | | | 114 | 342 | 308 |
| 24 | 27 | 102 | F | Sept-Îles | Bréhat | 95° | | 10 | 30 | 56 | | 7 | 21 | 1 | 7 | 21 | 21 |
| | | 121 | F | Sept-Îles | Start Point | 355° | | | | | | | | 6 | 42 | 126 | 80 |
| | | 121 | F | Sept-Îles | Dodman | 328° | | | | | | | | 7 | 49 | 147 | 95 |
| 34 | 32 | 26 | I | Sicile | Sapientza (Grèce) | 97° | | 12 | 36 | 67 | | 12 | 36 | | 12 | 36 | 319 |
| 32 | 30 | 25 | E | Sisargas | Corme | 236° | | 4 | 12 | 22 | | 4 | 12 | | 4 | 12 | 9 |
| | | 29 | E | Sisargas | Finisterre | 227° | | 14 | 42 | 78 | | | | | 14 | 42 | 40 |
| 28 | | | E | Sisargas | Torinana | 230° | | 10 | 30 | 56 | | | | | | | 27 |
| 30 | | | E | Sisargas | Ouessant | 27° | | 114 | 342 | 633 | | | | | | | 343 |
| | | 103 | F | Somme | Estaples | 6° | | | | | | | | 1 | 7 | 21 | 19 |
| | | 119 | A | Start Point | Four | 205° | | | | | | | | 7 | 49 | 147 | 114 |
| 18 | 21 | 122 | A | Stokholm (île de) | Millford Heaven | 98° | 2 | 14 | 42 | 78 | | 2 | 6 | | 2 | 6 | 6 |
| 31 | 29 | | E | Suances | Saint Vincent de la Bacquere | 261° | | 3 | 9 | 17 | | 5 | 15 | | | | 19 |
| | | 32 | G | Talmont | Conac | 146° | | 3 | 9 | 17 | | | | | 3 | 9 | 13 |
| 17 | 19 | 103 | A | Tor Bay | Porland | 84° | 2 | 14 | 42 | 78 | | 14 | 42 | 2 | 14 | 42 | 40 |
| 28 | | | E | Torinana | Finisterre | 177° | | 4 | 12 | 22 | | | | | | | 10 |
| 33 | 32 | 26 | E | Trafalgar | Gibraltar | 117° | | 12 | 36 | 67 | | 12 | 36 | | 12 | 36 | 24 |
| 33 | 30 | 25 | E | Viana | Vila do Conte | 167° | | | | | | 5 | 15 | | 5 | 15 | 17 |
| 24 | 26 | 102 | F | Vierge | Batz | 73° | 2 | 14 | 42 | 78 | | 14 | 42 | 1 | 7 | 21 | 23 |
| | | 121 | F | Vierge | Start Point | 21° | | | | | | | | 6 | 42 | 126 | 100 |
| 33 | 31 | 26 | E | Vila do Conde | Porto | 166° | | | | | | 4 | 12 | | 4 | 12 | 12 |
| | | 50 | E | Villano | Galea | 224° | | | | | | | | | 2 | 6 | 6 |
| | | 50 | E | Villano | Machichaco | 82° | | | | | | | | | 4 | 12 | 9 |
| 32 | 30 | 24 | E | Villaviciosa | Gijon | 272° | | 4 | 12 | 22 | | 5 | 15 | | 4 | 12 | 12 |
| 32 | 30 | | E | Vivero | vere (cap) | 320° | | 2 | 6 | 11 | | 2 | 6 | | | | 6 |
| | | 25 | E | Vivero | Bares | 316° | | | | | | | | | 4 | 12 | 5 |
| 24 | 27 | | A | Wight | Calais | 78° | 5 | 35 | 105 | 194 | | 42 | 126 | | | | 125 |
| | | 103 | A | Wight | Beachy Head | 88° | | | | | | | | 2 | 14 | 42 | 49 |
| 24 | 26 | 102 | F | Yeu | Belle Île | 319° | 3 | 21 | 63 | 117 | | 20 | 60 | 3 | 21 | 63 | 49 |
| | 29 | 19 | F | Yeu | Machichaco | 185° | | | | | | 52 | 156 | | 67 | 201 | 196 |
| | | 19 | F | Yeu | Barges d'Olonne | 301° | | | | | | | | | 9 | 27 | 23 |
| | | 19 | F | Yeu | Asnes de Bordeaux | 145° | | | | | | | | | 25 | 75 | 82 |
| | | 19 | F | Yeu | Saint Sébastien | 197° | | | | | | | | | 66 | 198 | 204 |
| | | 19 | F | Yeu | Bayonne | 170° | | | | | | | | | 74 | 222 | 192 |
| | | 19 | F | Yeu | Santona | 207° | | | | | | | | | 74 | 222 | 222 |
| | | 19 | F | Yeu | Gíjon | 217° | | | | | | | | | 75 | 225 | 235 |
| | | 19 | F | Yeu | San Vicente | 232° | | | | | | | | | 78 | 234 | 282 |
| | | 19 | F | Yeu | Bares | 235° | | | | | | | | | 100 | 300 | 286 |
| | | 19 | F | Yeu | Sisargas | 237° | | | | | | | | | 122 | 366 | 342 |




Représentation de toutes les distances données Pierre Garcie dans *le grant routtier* (1520) © CRHIP

# ANNEXE 1 - Concordance : 1490 - 1502 - 1520

| **v. 1490 (81 pages)** | **1502 (64 pages)** | **1520 (196 pages)** |
|---|---|---|
| | Titre et dédicace | |
| p. 1 - *C'est le routtier* | p. 2 - *Le routier de la mer* | p. 1/2 - *La page de garde du Routier* |
| | | p. 3 - *L'adresse ou la dédicace du Routier ... 31 mai 1483* |
| | | p. 76 - *dédicace du Routier ... 24 juin 1484* |
| | | p. 169 - *Dédicace sur les marins* |
| | Pilote côtier - instruments de navigation | |
| | 1 - Roue Pôle-Homme | |
| | | p. 3/4 calcul par la polaire, Règlement d'Evora |
| | | p. 5 *Rose des vents* |
| | 2 - âge de la lune - a) savoir compter | |
| | | p. 7 - *Sensuy la maniere de trouver la lune nouvelle* |
| | | p. 7/8 - *Et pour savoir la nouvelle lune* |
| | | p. 9 - *Et pour trouver le bixssexte par ta main* |
| | | p. 10 - *Pour scavoir quant iours chascun moys a* |
| | 2 - âge de la lune - b) décalage lune-soleil | |
| | | p. 10/12 - [*Si tu veulx repartir la lune du soleil*] |
| p. 69/71 - *Qui veult scavoir le cours et dispon de la lune ou declinant.* | p. 34 - *Qui veult bien compter la lune par les heures lon doit prendre.* | p. 167 - *Sensuyt le departissement de la lune et du soleil par quars et heures de ryn de vent* |
| | p. 35 - *Qui veult bien compter la lune par les iours.* | p. 168/169 - *Sensuyt pour compter la lune par les iours* |
| p. 72/81 - *Les ventz par les parties.* | p. 36/37 - *un rhumb de vent* | p. 12/13 - *Sensuyvent les ryns des vents* |
| p. 94 - *Cest la reigle pour prendre la hauteur du soleil.* | | |
| | 2 - âge de la lune - c) la dérive | |
| | | p. 13/14 - *Sensuyt la maniere de routoier.* |
| | | p. 16 à 18 - *Sensuyt ung argument tressubtil* |
| | 3 - calendrier - a) mois-années | |
| | | p. 189/190 - *Sensuyt la maniere et facon comment ung chacun marinier pourra scavoir et trouver les festes mobiles par chascune annee* |
| | | p. 191 - *Sensuyt les noms et nombre des moys de lan et quant iours chascun a* |
| | | p. 191/192 - *Sache que le nombre dor commence a la nativite nostre seigneur. et aussi pour trouver les dites festes il fault commancer a ladite feste de noel* |
| | | p. 191 - *Pour trouver les brandons qui est le premier dimanche de caresme* |
| | | p. 192/193 - *Sensuyuent les motz et dictions pour scavoir les septmainnes et les iours qui sont entre novel et le premier dimanche de caresme dit les brandons..* |
| | | p. 193 - *exemple sur 1520.* |

| v. 1490 (81 pages) | 1502 (64 pages) | 1520 (196 pages) |
|---|---|---|
| | | p. 194 - *Sensuyt pour trouver la septuagesime. Cest a dire le iour onquel on pert et delaisse Alleluya.et le nopsail.* |
| | 3 - calendrier - b) Pâques | |
| | | p. 194 - *Pour trouver pasques.* |
| | | p. 195/196 - *Sensuyt une autre maniere pour plus facillement trouver la feste de Pasques A iames perpetuellement sans errer: ne faillir. Et premierement.* |
| | Pilote côtier Manche Nord de la France | |
| | 1 - marée | |
| p. 2 à 7 - *et premierement les marees du bas de sain jusques a lescluse en flandres* | p. 4 à 6 - *Cest le routtier de la mer. Et premierement marees du bas de sayn jusques en flandres.* | p. 14/15/16 - *Sensuyt les marees de bretaigne normendie et picardie* |
| | 2 - courants maritimes | |
| p. 8/9 - *Les cours du ras de sain jusques en flandres. et comme tes marees de vers bretaigne portent* | p. 6/7 - *Cours durans de sayn jusques en flandres et comment les marees devers bretaigne portent.* | p. 96/98 - *Sensuyt les cours des marrees et comment elles gisent le long de la couste devers le su en toute lescluse en flandres* [et 1 amer] |
| | | p. 99/101 - *Sensuyvant les marees du ras de fontenaux jusques a lecluse en flandres devers le su* |
| | | p. 101/102 - *Sensuyt comment les cours de marees du ras de sayn jusques en flandres devers bretaigne* |
| | | p. 103 - *Sensuyt de soubme* |
| | 3 - routes maritimes | |
| p. 10 - *les Routtes du Ras de sain jusques au tour de la nue.* | p. 8 - *Routtes du ras de sain jusques en flandres.* | p. 94/95 - *Sensuyt la route de bretaigne jusques en flandres le long de la terre de normandie et Picardie* |
| | | p. 110/112 - *Sensuyuent les congnoissances et merques des terres de lecluse en flandres et aussi de la coste dangleterre* |
| | 4 - accès maritimes et ports | |
| p. 11/12 - *les gistes de le coste de normendie jusques en heurdiennes* | p. 9/10 - *Entrees et gistes de le coste de normendie.* | p. 98 - *Sensuyvent les entrees et gistes de la couste de normandie* |
| | | p. 158 - *Sensuyt de chenebourc* |
| | | p. 159/160 - *La meilleure cognoissane qui soit pour cougnoistre capploit si viens de la mer en fore et tu arrives le travers de luy en amont.* |
| | | p. 160/161 - *Sensuyvent les merques pour antrer en bareflour* |
| | | p. 162 - *Pour pauser es isles sainct marcol* |
| | | p. 162 - *Les esmes pour pauser et antrer en destrahan* |
| | | p. 163 à 165 - *Sensuyt de lantree de saynne* |
| | Pilote côtier Manche Angleterre | |
| | 1 - marée | |
| p. 13 à 16 - *les marees de la coste dangleterre et de surlingues jusques en flandres.* | p. 10/11 - *les marees de surlingues et dangleterre jusques en flandres.* | p. 104/105 - *Sensuyt les plains des marees* |
| | 2 - courants maritimes | |
| p. 17 - *Les cours depuys te chef de cornouaille jusques a lestoict de callais* | p. 11 - *Cours du cap de cornouaille uisques en flandres et comment les marees portent.* | |
| | 3 - routes maritimes | |
| p. 18/19 - *Les routtes de la coste dangleterre et de surlingues jusques en flandres.* | p. 12 - *Routes de surlingues/et de angleterre jusques en flandres.* | p. 105/106 - *Sensuyuent les routtes et comment gisent les poinctes le long de couste dangleterre devers le su* |

| **v. 1490 (81 pages)** | **1502 (64 pages)** | **1520 (196 pages)** |
|---|---|---|
| | 4 - accès maritimes et ports | |
| p. 20 à 24 - *les entrees et gistes dangleterre* | p. 13/16 - *Contrees et gistes de la coste de angleterre le long de la coste.* | p. 112 à 120 - *Sensuyt du destroict* [et ses 9 amers] |
| | | p. 166 - *Sensuyt de plemue en angleterre* |
| p. 25 à 28 - *Comment les posees et havres de angleterre de normendie et bretaigne gisent.* | p. 16/17- *Comment les ports et les havres de bretaigne/et dangleterre/et de normendie gisent et quantes lieues il ya de lun a lautre.* | p. 167 - *Sensuyt encores de gaudester* |
| | 5 - sondes | |
| p. 29 à 31 - *Les sondes que trouverez en la coste de flandres et jusques au chef de cornouaille.* | | p. 106 à 109 - *Sensuyuant les sondes que on trouve a venir de lovant de portingal / despaigne / et dautre part de la mer en fore A venir querir angleterre / normandie / picar-die / flandres Et le long de la coste de bretaigne* |
| | 6 - distances / navigation au cabotage | |
| p. 33/34 - *les veues de surlingues jusques en flandres.* | p. 20 - *Les veues de surlingues et dangleterre jusques en flandres.* | p. 103 - *Sensuyuent les veues de sourlyngues et dangleterre jusques en flandres* |
| | 7 - distances / navigation en droiture | |
| | | p. 120/121 - *Sensuyuent les veues qui sont entre la coste dangleterre/de picardie/normendie/et de bretaigne* |
| | Pilote côtier mer Celtique | |
| | 1 - marée | |
| p. 35/36 - *les marées de la coste dangleterre le long dicelle coste jusques en galles.* | p. 21 - *Marees du cap de cornouaille jusques en gales le long de la coste.* | p. 104 - *Sensuyuent les marees du cap de cournoaille jusques en galles le long de la couste* |
| | 2 - distances / navigation au cabotage | |
| p. 37 à 39 - *les routtes du cap de cornouaille jusques en galles.* | p. 22 - *Routes de surlingues et de angleterre jusques en gales le long de la coste de gales.* | p. 121/122 - *Sensuyvent les routes de sorlingues et dangle-terre en galles le long de la coste de galles* |
| | p. 24 - *Routes de surlingues et de angleterre jusques en hirlande tout le long de la coste et quantes lieues a de lun a lautre.* | p. 123 - *Sensuyuent les routtes de sorlingues et dangleterre jusques en hyrlande tout le long de la coste et quantes lieues a de lung a lautre* |
| | 3 - courants | |
| | p. 23 - *Cours du cap de cornouaille jusques en gales le long de la coste.* | p. 122 - *Sensuyt le cours des marees du cap de cornoaille jusques en galles le long de la couste* |
| | p. 25/27 - *Cours du cap de veil jusques au cantier et com-ment les marees devers hirlande portent.* | p. 123/124 - *Sensuyuent les cours du cap de veil jusques au cantier et comment les marees devers hyrlande portent* |
| | | p. 16 - *Sensuyvant les marees de hirlande* |
| | 4 - distances / navigation en droiture | |
| | | p. 124/5 - *Sensuyuent les routtes du cap dangleterre jusques en hirlande* |
| p. 40/43 - *Les sondes que tu trouveras en venant d'Espagne pour aller à l'Île d'Ouessant.* | p. 17/20 - *Sondes que tu trouveras a venir despaigne ou de ellevent ou de portingal a querir oyssant.* | p. 125 - *Sensuyt la routte et traversie de sorlingues et despaigne* |
| | | p. 23/24 - *Sensuyt de sorlingues* |
| | Pilote côtier Ouest-Sud de la France | |
| | 1 - sondes | |
| p. 43 à 45 - *Les sondes de la coste venant despaigne au chemin du nort et du su de la rochelle* | p. 28/29- *Ce sont les sondes/venant despaigne de la part dehors les isles ou chemin du nort et dessus la rochelle.* | |
| | 2 - distances / navigation au cabotage : vers le Nord de La Rochelle | |
| p. 46 à 48 - *Les veues de la rochelle jusques en flandres* | p. 27/28 - *Les veues de la rochelle jusques en flandres.* | p. 102/103 - *Sensuyuent les veues qui sont entre chief de boys et flandres* |

| **v. 1490 (81 pages)** | **1502 (64 pages)** | **1520 (196 pages)** |
|---|---|---|
| 2 - distances / navigation en droiture | | |
| | p. 29/30 - *Comment les terres de bretaigne et despaigne gisent et quantes lieues a de lun a lautre.* | p. 18/19 - *Sensuyt les traversees et routes despaigne de poyctou et bretaigne pour scavoir en quel ryn de vent les poinctes des terres demeurent les unes des aultres* |
| | | p. 20 - *Sensuy de lisle d'ieux* |
| | | p. 20 - *Sensuyt de belisle* |
| | | p. 21 - *Sensuyt lisle de glenans* |
| | | p. 22 - *Sensuyt de penmarch* |
| | | p. 23 - *Sensuyt de sayn* |
| 3 - routes, entrées et ports | | |
| | | p. 81 - *Sensuyt des barges dolonne* |
| | | p. 81 à 89 - *Sensuyt de lisle d'ieux* [et 1 amer] |
| | | p. 92 - *S'ensuy les noms des poinctes et rochiers et caps dudit isle d'ieulx* |
| | | p. 137 - *Sensuyt pour aller a bourneuf* |
| | | p. 138 - *Sensuit de la chese de noirmonstier* |
| | | p. 139 - *Sensuyt du collet de bourneuf* |
| | | p. 39/141 - *Sensuyt du collet de bourneuf* |
| | | p. 92/94 - *pour guerrande* |
| | | p. 141 à 143 - *Sensuyt de morbien* |
| | | p. 144 à 146 - *Sensuyt de houhac* |
| | | p. 147/148 - *Sensuyt le paux de bellisle qui est a notter* |
| | | p. 149 - *Sensuyt de groie* |
| | | p. 149/150 - *Sensuyt de blavet* |
| | | p. 151/152 - *Sensuyt de glenans* |
| | | p. 153 à 156 - *Sensuyt de bonnadet* |
| | | p. 156/157 - *Sensuyuent les merches pour aller querir Bonnaudet, et passer en amont de glynans et de lisle de mouton* |
| | | p. 157/158 - *Sensuyt de pemmarch* |
| 4 - route - Loire | | |
| | | p. 89/91 et 137b - *Sensuyt pour aller en loyre* |
| | | p. 125 à 137a - *Sensuyt la vraye routte pour aller en la ryviere tres dangereuse de loyre jusques a la noble et puissante ville de Nantes* |
| 5 - route - Gironde | | |
| | | p. 29 à 34a - *Sensuyt la congnoissance des asnes de bourdeaulx et les dangiers deulx, Lesquelz congnoistras par la sonde tant de iour que de nuyt* |
| 6 - distances / navigation au cabotage : vers le Nord et le Sud de La Rochelle | | |
| | | p. 35 - *Sensuyt lentree et le chenal de la coubre* |
| | | p. 36 - [*sur Oléron*] |
| | | p. 36 - [*sur Ré*] |
| | | p. 37 - [*sur Olonne*] |
| | | p. 38 - [*d'Yeu aux Asnes* [et ses 2 amers] |

| **v. 1490 (81 pages)** | **1502 (64 pages)** | **1520 (196 pages)** |
|---|---|---|
| | | p. 80 - *Sensuyt du partuys danthioche* |
| p. 49 à 51 - *Les routtes du boucquau de bayonne le long de la coste de gascogne jusques au ras de sain.* | p. 25 à 27 - *Routes de boucqueau de bayonne de long de la coste de gascoigne jusques au ras de sain.* | p. 39/40 - *Sensuyt du boucault de bayonne* |
| p. 52/53 - *la sonde de la rochelle jusques au ras de sain.* | | |
| Pilote côtier Atlantique Nord de l'Espagne | | |
| 1 - distances / navigation en droiture | | |
| p. 53 à 55 - *Les routtes de la coste de bretaigne jusques en espaigne et quantes lieues ya de lung a lautre.* | p. 29/30 - *Les routtes de la coste de bretaigne jusques en espaigne et quantes lieues ya de lung a lautre.* | p. 23/24 - *Sensuyt de sorlyngues* |
| p. 56/57 - *Comme la coste de castille... jusques au bouquau de gironde... et de Portugal jusques au cap saint Vincent..* | | |
| p. 58/59 - *Comme la coste de galice et de bretaigne gisent. Et quantes lieues ya de lung a lautre.* | | |
| 2 - distances / navigation au cabotage | | |
| p. 60 à 65 - *Les routtes du boucquau de gironde le long de la coste de gascongne jusques a lisle bonne et quantes lieues il ya lung a lautre.* | p. 30 à 32 - *Les lieues du boucqueau de Gironde jusques au boucqueau de bayonne le long de la coste despaigne et de portingal.* | p. 24/26 - *Sensuyt les lieues du boucquau de gyronde jusques au boucquau de bayonne le long de la couste despaigne et de Portugal* |
| | | p. 27/29 - *Sensuyvent les routes qui sont le long de la couste de Guyenne et despaigne de poincte a poincte Et comment elles gisent Et quantes lieues ya de lune a lautre* |
| | | p. 40 à 76 - Espagne [et 49 amers] |
| | | p. 77/79 - *Sensuyt aulcune reddite et recordation* |
| | | Pp. 9/80 - *sensuyvant les routtes de cicille pour venir en flandres* |
| Pilote côtier Atlantique - du Portugal au Nil | | |
| 1 - distances | | |
| p. 66 à 68 - *Les routtes du ponthau de feron jusques au fleuve Jourdain et quantes lieues il ya lun a lautre.* | p. 32/33 - *Routes de ponteau de feron jusques au fleuve iourdain/et quantes lieues a de lun a lautre.* | p. 26 - *Sensuyt la route de ponteau de ferron jusques au fleuve iourdain et quantes lieues ya de lung a lautre* |
| Pilote côtier - coutumes | | |
| | | p. 34b/35 - *Sensuyvent les coustumes de lybourne* |
| | p. 37 à 39 - *Ce sont les noblesses et coustumes aux contes de bretaigne.* | p. 169/170 - *Sensuyuent les coustumes et autres noblesses de la noble duche de Bretaigne* |
| | p. 39 à 40 - *Lordonnance pourquoy le viconte de leon est a coustume es seaulx.* | p. 171 - *Sensuyt lordonnance pour quoy le vicomte de Leon est a coustume et seaulx* |
| Pilote côtier - rôles d'Oléron | | |
| | p. 41/59 - *Cy commencent les jugements de la mer des nefz/des maistres/des mariniers/et aussi des marchans et de tout leur estre… 1266* (26 item) | p. 171 à 189 - *Sensuyt la maniere comment les maistres des navyres et marchans aultres mariniers et compaignons se doyvent regir et gouverner par le jugement de la Mer et rolle Dolayron* [46 item] |
| | | p. 189 - *Les choses precedentes sont extraictes du tresubtile et profitable rolle doloyron par ledit pierre garcie: alias ferrande* |
| Pilote côtier - imprimeur et privilège | | |
| | p. 60/64 - *chanson piteuse composee par frere olivier maillard* | p. 196 - *Cy finist le Routtier et pilotaige de la mer de Pierre Garcie dit ferrande* |
| p. 104 - *anthone de conflans* | p. 59 - *imprime a rouen.pour iacques le forestier* | p. 196 et 200 - *Enguilbert de Marnef - Poitiers* |
| | | p. 197 à 199 - *le privillege de ce pillotage* |

| | v. 1490 | 1502 | 1520 |
|---|---|---|---|
| France | nombre de pages : 21 | 13 | 88 |
| Espagne | 11 | 4 | 42 |
| Portugal | 2 | 2 | 1 |
| Angleterre | 26 | 10 | 15 |
| Irlande | 5 | 6 | 6 |
| instruments de navigation | 14 | 2 | 22 |
| rôle/coutumes | | 23 | 24 |
| Garcie/imprimeur | 2 | 4 | 5 |
| | 81 pages | 64 pages | 203 pages |

**Commentaire sur la concordance :**

Le manuscrit de « v. 1490 » et l'imprimé de 1502 sont très similaires et construits de la même façon. Leur différence vient de l'ajout des pages des *Rôles d'Oléron* à l'imprimé de 1502. Une annotation manuscrite (sur l'imprimé de 1523 et celui de 1576) rappelle qu'un ouvrage aurait existé en 1487, venant de Caen. Ce dernier aurait été la matrice de ceux de « v. 1490 » et 1502.

**Le manuscrit de « v. 1490 » :**
Il fait partie d'un ouvrage de 1522 contenant plusieurs manuscrits, dont un dataire lunaire (12 pages : f° 41v à 47v - p. 82 à 95) et une éphéméride annuelle de 1521 à 1550 (24 pages : f° 53v à 66v - p. 106 à 130). Les 81 pages restantes restent la base certaine du manuscrit de Pierre Garcie et peuvent être daté *vers 1490*[1397].
Cette source est répartie en six pilotes côtiers : *Nord France, Sud Angleterre, Mer Celtique, Ouest France, Nord Espagne, Portugal au Nil*. Chaque pilote a une logique qui aborde : *marées, courants, sondes, routes et distances, navigation en droiture, navigation au cabotage, entrées des ports*.

**Cette description se retrouvera dans l'imprimé de 1502**, avec la même logique des Pilotes côtiers et leurs thématiques. Les côtes de France et d'Angleterre sont largement décrites, avec quelques pages sur la navigation en droiture entre les côtes d'Angleterre et d'Irlande. La différence du nombre de pages entre le manuscrit de « v. 1490 » et l'imprimé de 1502 tient surtout aux 20 pages sur les *coutumes et les Jugements d'Oleron*. De plus, en 1502, l'imprimeur, Jacques Le Forestier de Rouen, a rajouté le poème satirique d'un prédicateur célèbre, Olivier Maillard, qui allait mourir la même année. La présence de ce texte est surprenante, à moins de rattacher ce poème aux idées de cette fin du XV^e^ et début du XVI^e^ siècle, où il était de bon ton de se moquer des institutions établies, religieuses et bourgeoises, que la mort rendait vaines. Ce poème peut aussi correspondre à une oraison funèbre pour Pierre Garcie, qui a établi son testament le 15 février 1502[1398].

**L'imprimé de 1520 donne la même description que celle de « v. 1490 » et celle de 1502**. Ce document permet de distinguer trois livres qui ont été rassemblés :
- le premier, dédicacé par Pierre Garcie, en date du 31 mai 1483 (f° 2r - page 3), décrivant les côtes de la Manche - France et Angleterre (même base que les documents de « v. 1490 » et 1502) ;
- le deuxième, dédicacé par Pierre Ferrande, (sans doute, livre écrit par son père, Jean Ferrande) en date du 24 juin 1484 (page 76), décrivant les côtes d'Espagne et une partie du Portugal.
- le troisième, non dédicacé, mais où l'on reconnaît le style de Pierre Garcie. On y trouve l'apport d'autres marins. Il décrit, avec maints détails, les ports et havres de la côte française, particulièrement les îles atlantiques, ainsi que la navigation sur la Loire et la Gironde. Les descriptions de certaines zones de la côte sont redoublées dans la formulation (Espagne, f° 39r - pp. 77 à 79 ; Cherbourg, f° 79v - pp. 158 à 162 ; Loire, f° 63r - p.

1397 Voir page 29.
1398 Voir page 14 et 15.

125 et ss. ; Bourgneuf-en-Retz, fº 70r - pp. 139 à 140 ; Les Glénan, fº 76r - pp. 151 et 152 ; Bénodet fº 77r - pp. 153 et 154, 156 et 157). Certaines pages ont une logique déconcertante. Sur le même thème, elles sont disséminées tout au long de l'ouvrage, cassant parfois la logique que nous trouvions dans les deux documents de « v. 1490 » et 1502. La concordance, dans ce chapitre, donne une reconstruction de la description logique de Pierre Garcie.
L'imprimé de 1520 consacre une large part au calcul des marées et du temps, ainsi qu'aux *Rôles d'Oléron* avec 20 règles supplémentaires. C'est à la suite de ces jugements que nous trouvons une troisième dédicace de Pierre Garcie alias Ferrande. Les deux noms, celui de Pierre Garcie et celui de son père, Jean Ferrande, sont ainsi reliés.
Dans le manuscrit de « v. 1490 », l'imprimé de 1502 et celui de 1520, les côtes de France, avec 4 dessins d'amers, et celles du Sud Angleterre, avec 9 dessins d'amers, sont bien approchées, tant pour une navigation en droiture qu'au cabotage. Les côtes portugaises, d'Irlande et de Flandres, sont à peine esquissées. Dans l'imprimé de 1520, les côtes espagnoles sont décrites avec 46 dessins d'amers. La navigation en droiture est plus présente.
Cela donne l'impression que Pierre Garcie a surtout navigué de la côte atlantique vers les côtes de la Manche de France et d'Angleterre.

Aussi avant de présenter les trois fac-similés des impressions de « v. 1490 », 1502 et 1520, je rappelle les travaux d'Auguste Pawlowski, historien fécond, qui publia la première étude[1399] complète, sur Pierre Garcie dit Ferrande, dont voici la conclusion :

> “ *De tout ce qui précède, il résulte que Pierre Garcie se présente à nous comme le premier et l'unique hydrographe français vraiment original depuis le* XVe *jusqu'à la fin du* XVIe *siècle, et, comme écrivain, il a droit aussi à une place dans notre histoire littéraire. »*
> *« Ce fut également Garcie qui recueillit le texte le plus complet des célèbres Jugements de la mer, dits les Rôles d'Oléron, premier code de droit maritime coutumier au Moyen Âge pour la navigation dans l'océan Atlantique, qui resta en vigueur en France jusqu'en 1681.* ”

Auguste Pawlowski rapproche et compare le manuscrit de Bernardino Rizo de Novaria de 1490 et celui attribué à Antoine de Conflans de 1522, pour proposer un rapprochement avec les imprimés de 1502 et 1520. (p. 149 à 151) :

> “ *Le Portolano vénitien*[1400] *de 1490, de Bernardino Rizo de Novaria (publié tardivement en français à Aix-en-Provence, en 1677) imite d'abord d'assez près le libellé du titre du Grand Routier, déjà rédigé en partie en 1483-1484. Il déclare offrir « le routier [...] tant des parties de France, Bretaigne, Angleterre, Espaigne, Flandres que des haultes Almaignes... ». Le titre du Portulan le présente comme une œuvre où « chacun peut être instruit à la connaissance des distances, fonds, gouffres, vallées, ports, cours des eaux et marées, commençant dès la ville de Cadix en Espagne, droit jusque au port de l'Écluse, passant par les canalz entre l'île d'Angleterre et la terre ferme, courant les bancs de Flandres jusqu'à l'île d'Irlande ». Ses chapitres sur les Cours du ras de Sain en Bretagne jusqu'à l'Écluse en Flandres, sur les marées d'Irlande, d'Allemagne et de Galles, sur les Sondages, etc., se retrouvent à peu près semblables dans le Petit et le Grand Routier. L'imprimeur du Portolano déclare que le « zentilomo veniciano » auteur de ce livre « a visité toutes les parties par lui décrites ». C'est fort douteux pour les côtes et les ports de l'Atlantique, dont il estropie souvent les noms d'une façon abominable.* ”

1399 Auguste Pawlowski, *Les plus anciens hydrographes français (*XVe*-*XVIe *siècles) : Pierre Garcie dit Ferrande et ses imitateurs,* in Bulletin de Géographie Historique et Descriptive, Paris : Ernest Leroux, 1900, p. 135-173.

1400 *Le livre du Consulat : contenant.../...* Relié à la suite : *Le Portulan, contenant la description tant des mers du Ponant* [...] *que de la mer Méditerranée, ou du Levant. Fait en vieux langage italien, & nouvellement traduit en françoys.* 2 titres reliés en un volume ; *Reveu & corrigé par le mesme autheur* [Guillaume Giraud], 1632 ; première impression : traduit par Francois Mayssoni. de « *Gentiluomo, Un Portolano per i naviganti composto per un gentiluomo veneziano. 1490* (appelé portolano Rizo) [Venice : Bernardino Rizo de Novaria, 1490] à Aix en Provence, par Pierre Roux, 1577, pet. In-fol.[4]-204-[2] p. p. 205-218 ; Bibl Ste Geneviève, cote : RES 4 V 529 INV 1241.

# ANNEXE II - Archives 1490 - 1502 - 1520

### archive « v. 1490 » - transcription

voir le document numérisé sur : *http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/btv1b90072502*

SOURCE : Bibliothèque nationale
Cote : IFN-9007250 titre : *Français 1748*

Auteur : Anthoine de Conflans, ou texte basé sur celui de Pierre Garcie (voir page 28 et 29).
Manuscrit : « *cest le routtier* »
Date d'édition : 1501-1600
Origine : 1 - bibliothèque colbertine, *Colbert 4144*;
2 - bibliothèque royale, *Regius 7695 // Anc. 7695²* (ancienne cote);
3 - BnF Paris, Département des manuscrits. Latin. Cote : *Latin 3202*; ms Français 1748.

La collection de Jean-Baptiste Colbert (1619-1683), premier ministre de Louis XIV, est attestée dès 1659. De bonne heure, il avait pris plaisir à former la riche bibliothèque colbertine. [A. Mirot, *Quelques lettres sur l'accroissement en manuscrits de la bibliothèque de Colbert (1682)*, bibliothèque de l'École des chartes, 1941, vol. 102, p. 314-317.] De nombreux correspondants parcouraient les provinces françaises afin de trouver dans les abbayes et chez les particuliers les manuscrits capables d'intéresser le ministre. Il y faisait travailler les intendants [ici « maître Jean Salmon, clerc en la chancellerie de France », page 52). Mais c'est à partir de 1663, deux ans après son ascension politique, que sa bibliothèque va vraiment se développer et connaître la renommée digne de son rang. La multiplication de livres et de manuscrits, d'abord sous la direction de Pierre de Carcavy (de 1663 à 1669), puis d'Etienne Baluze (de 1669 à 1683), sera alors constante.
A la mort du ministre bibliophile en 1683, la collection compte 20 000 volumes imprimés et plus de 5000 manuscrits anciens, avec de nombreuses pièces prestigieuses. La bibliothèque colbertine, d'abord transmise au marquis de Seignelay, fils ainé de Colbert (mort prématurément en 1690), revint ensuite à Jacques-Nicolas Colbert, archevêque de Rouen (deuxième fils du ministre) qui la légua lui-même à son neveu Charles-Eléonor, comte de Seignelay. Le comte de Seignelay mit en vente les imprimés qui furent dispersés en 1728. L'essentiel des manuscrits fut ensuite acquis par la Bibliothèque royale en 1732.

Format : volume relié en maroquin; vélin, vignettes, lettres ornées; in-4°, composé de 66 feuillets (132 pages).
Première partie : feuillet 1 à 53 sur 105 pages; complément d'un feuillet de 54 à 66, pour 25 pages. Soit 132 pages.
Description : 1° livre : « *Le Routtier et jugement des cours et marées* »; feuillet : 1 à 35 : 67 pages;
2° livre : « *La Reigle pour prendre la haulteur du soleil* »; feuillet : 35 à 53 : 35 pages;
3° livre : *Dédicace*; feuillet : 53 : 2 pages. « *Ce neant moins.Anthoine de conflans...* »;
4° livre : *Dataire de 1522 à 1550*; feuillet : 54 à 66 : 28 pages.

Remerciement
La transcription a été reprise et vérifiée par :
Annick Englebert, Agrégée en linguistique française, Université Libre de Bruxelles ; http://homepages.ulb.ac.be/~anengleb/ - spécialisée en *histoire interne de la langue française, philologie française (Moyen Âge et Renaissance), poétique médiévale, gastronomie historique.*
Le texte de « v. 1490 » est sur son site : http://www.diachronie.be/textes_hlf/1490-conflans/texte.html

Les différents textes repris dans le manuscrit BNF, Français 1748 sont attribués, au f° 52v, à Antoine de Conflans, soit comme auteur, soit comme commanditaire de la traduction du calendrier lunaire qui clôt l'ouvrage.
La langue présente une parfaite homogénéité (contrairement à celle du texte de Pierre Garcie de 1520). Certaines fautes du copiste dans la transcription des toponymes sont indiscutablement des fautes de lecture et révèlent que celui-ci a travaillé à partir d'une autre version écrite ; mais si l'on exclut ces erreurs spécifiques, le copiste réalise un travaille généralement soigné.

Pour l'édition critique du texte, l'original a été toiletté sur les points suivants : voir page 54.




Cest le Routtier et iu
gement des cours et marees
departement du soleil et de
la lune montans et baissans tous les
moys de lan tant sepmaines jours que
heures Et la distance et longueur dung
port a autre. Et comme ylz gisent ou
nort ou suest ou oest ou autrement



Et premierement

Les marees du Ras de sain
Jusques a lescluse en flandres

Au Ras de sain. la lune
au suest ung quart de lest
basse mer. Et au souroist

*cest le routtier*

fº 1r (p. 1)

C'est le routtier et jugement des cours et marees deppartement du soleil et de la lune, montans et baissans tous les moys de L'an tant sepmaines jours que heures Et la distance et Longueur d'u*n*g porc a autre. Et comme ilz gisent ou nort ou suest ou oest ou autrement

¶ Et premiereme*n*t

¶ Les marees du ras de sain jusques a L'escluse en flandres

Au ras de sain. la lune au suest ung quart de l'est basse mer. Et au souruoist

fº 1v (p. 2)

ung quart de su plaine mer
A sainct mahe, la lune au suest ung quart de su basse mer. Et au souruoist ung quart d'oest plaine mer.
En bergroach. la lune au su suest basse mer, Et au oest souruoist plaine mer
A liganam la lune au susuest basse mer Et au oest souruoist plaine mer.
En l'isle de baspaul la lune au su suest basse mer, Et au oest souruoist plaine mer.
Dehors lad*ite* ysle de baspaul la lune au su basse mer, Et au oest plaine mer

fº 2r (p. 3)

A sept isles, la lune au souruoist basse mer. Et au oest noruoist plaine mer
De l'isle de baspaul jusq*ue*s a sainct malo la lune au su basse mer. Et au oest plaine mer.
A genesay. A jarsy. A cere. A vere. Et a la rosee, la lune au su basse mer
A roquetonne la lune au souruoist ung q*ua*rt de su basse mer. Et au noruoist ung quart d'oest plaine mer
Au doz de genesay. la lune au souruoist basse mer. Et au noruoist plaine mer. Dedans genesay. la lune au su basse

fº 2v (p. 4)

mer. Et au oest plaine mer
A brehat. la lune au su basse mer. Et au oest plaine mer A la ferriere. la lune au souruoist basse mer. Et au noruoist plaine mer
Entre cere, et oronnay, y a ung bancq appelle le bancq de chare, au dessus du q*ue*l y a neuf brasses d'eaue. Et gist led*it* bancq noruoist et suest
Au ras de blanchart, la lune au souruoist ung quart de l'est basse mer. Et au noruoist ung quart de nort plaine mer
A la hougue, et oro*n*nay. la lune au su ung q*ua*rt de souruoist basse mer. Et au oest

fº 3r (p. 5)

ung quart de noruoist plaine mer.
A cerebourg, a barfleu, A la houge, A la baye de vire. la lune au su souruoist basse mer. Et a l'est nordest plaine mer
A Quaterras la lune en l'est nordest basse mer. Et au su souruoist plaine mer. Du chef de caulx jusq*ue*s a dieppe la lune en l'est nordest basse mer.
En seine a la fosse de l'heure aussi pour l'espurin de la riviere et de grant mer la lune au souruoist ung quart de l'est basse mer. Et au noruoist ung quart de nort plaine mer

fº 3v (p. 6)

Dehors antiffer jusques au bas de so*m*me la lune en l'est nordest basse mer Et au su souruoist plaine mer
A estappes dedans le hable, la lune au su suest plaine mer, Et au oest souruoist basse mer
Au hable de boulongne la lune au su suest plaine mer. Et au oest souruoist basse mer
A l'estroit de callays la lune au suest basse mer. Et au souruoist plaine mer
A donffvre, a la baye des dunes la lune au su suest basse mer. Et au oest souruoist plaine mer.
De la baye des dunes jusq*ue*s a l'ostende

fº 4r (p. 7)

la lune au suest ung quart basse mer Et au souruoist ung q*ua*rt d'est plaine mer
De l'ostende jusques a bla*n*queverge la lune au suest basse mer. Et au souruoist plaine mer
Et sur tous les bancs de flandres, la lune au su plaine mer. Et au oest basse mer
Au tour de la mue, la lune en l'est suest basse mer, Et au su souruoist plaine mer

¶ Les cours du ras de sain jusq*ue*s en flandres. Et comme les marees de vers bretaigne portent

Dedans le chenal Iraise por



fº 4v (p. 8)

te le flo en l'est nordest et le juisant au oest souruoist.
Entre molenes, et oissant porte la maree aussi bien. Et trouveres dehors les ysles quarante cinq brasses d'eaue
Entre oissant et surlingues porte le flo en l'est nordest Et le juisant au oest souruoist
En la gouttiere de oissant au nort nordest de l'isle, trouverez quarante cinq brasses de beau fons, pour gesir en serez loing ung peu plus d'une lieue
Entre le four et l'isle de baspaul porte le flo au nordest ung quart de l'est. Et le juisant au souruoist ung quart de l'est

fº 5r (p. 9)

Au coste de l'isle de baspaul porte le flo a l'est nordest Et le juisant au oest souruoist

Dehors les sept ysles porte le flo en l'est ung quart de suest
Dehors brehat porte le flo en l'est. Et le juisant au oest
De brehat jusq*ue*s a sainct malo porte le flo en l'est suest. Et le juisant a l'encontre
Entre casquet et oronnay porte le flo au nordest. Et le juisant au souruoist

¶ Les routtes du ras de sain jusq*ue*s au tour de la nue

Partez du ras de sain a

fº 5v (p. 10)

venir a sainct mahe, fault aller sur le nort, Et portez la pointe de l'esguille ung peu destrebort
De sainct mahe, au four fault aller sur le nort noruoist. Et du four en amont, fault aller au nordest jusq*ue*s a ce que ayes double casquet. Et apres yrez sur le nordest
L'isle de baspaul et grenesay gisent nordest *et* souruoist
Grenesay, et oronnay, gisent nordest *et* souruoist
Oronnay, et casquet gisent oest souruoist
Heurdiennes et gravelingues gisent est nordest et oest souruoist



fº 6r (p. 11)

¶ Les gistes de la coste de normendie jusq*ue*s en heurdienes

Se vous voulez gesir a cherebourc mectes l'ancre a six brasses et vous trouverez beau fons, et vous viendra nordest du pointal de la terre de l'aval
Se vous voulez gesir a la hougue mectez l'ancre devant saire a six brasses
Se vous voulez gesir a la fosse de colleville mectez l'a*n*cre a sept ou a huit brasses hors et aurez beau fons et vase
Se voulez gesir a la radde du chief de caulx, allez dedans, a six brasses

fº 6v (p. 12)

Se voulez gesir a la radde de dieppe mectez l'ancre a sept brasses devant la ville
Se voulez gesir au bas de so*m*me gisez hors le banc. Et gardez que l'eglise de cayeu vous demeure en l'est nordest et mectez l'ancre, a cinq ou a six brasses
Se voulez gesir a l'encreson de dehors boulongne gisez devant le hable a huit brasses d'eaue ou a cinq basse mer
Se voulez gesir devant heurdienes de ve*n*t d'amont, mectez l'ancre deva*n*t ordecelle a dix ou a douze brasses d'eaue et trouverez abbry du vent de nort et aurez beau p*ar*fo*n*s Et se vous mectez l'ancre en plus parfo*n*s

fº 7r (p. 13)

trouverez roche et maulvais parfons

¶ Les marees de la coste d'angleterre *et* de surlingues jusq*ue*s e*n* fla*n*dres

A Surlingues. la lune au nordest ung quart de l'est plaine mer. Et au suest ung q*ua*rt de su basse mer
A montsole, la lune e*n* l'est nordest plai*n*e mer. Et au su basse mer
Et dehors. la lune en l'est plaine mer Et au su basse mer
A fallemue, la lune en l'est ung q*ua*rt de nordest plaine mer a terre. Et au su ung quart de suest basse mer

fº 7v (p. 14)

Et dehors en l'est suest plaine mer. Et au susouruoist basse mer
A famue et plemue, la lune en l'est plaine mer a terre Et au su basse mer
Et dehors la lune en l'est suest plaine mer Et au susouruoist basse mer
A darthemue la lune en l'est plaine mer a terre, Et au su basse mer
Et dehors au chenal. la lune en l'est suest plaine mer, et au susouruoist basse mer
Au sac de porlant. co*m*me a darthemue et dehors porlant la lune au suest ung

fº 8r (p. 15)

q*ua*rt de l'est plaine mer
Aux aguillons de l'isle de wic dehors la lune au suest. ung q*ua*rt de su plaine mer Et au souruoist ung q*ua*rt d'est basse mer
Au coste de l'isle de wic de gra*n*t mer. la lune au suest plaine mer Et au souruoist basse mer
A porsemue, la lune au susuest plaine mer. Et a l'est souruoist basse mer
A hantonne, la lune au suest plaine mer, Et a l'est souruoist basse mer
Au travers de romane, la lune au susuruoist plaine mer, Et au oest noruoist basse mer

fº 8v (p. 16)

A la chambre de vuichenese[1363], la lune au su ung q*ua*rt de suest plaine mer Et au oest ung q*ua*rt de souruoist basse mer
Entre vuichenese et donffvre. la lune au susouruoist plaine mer, Et au oest noruoist basse mer

¶ Les cours depuys le chef de cornouaille jusq*ue*s a l'estroict de callays

1363 *unichenese*

Au chef de cornouaille jusq*ue*s a lesert porte le flo en l'est et au suest, Et le juisant au oest
De lesert a dodinan et jusq*ue*s a bodestern[1364] porte le flou en l'est nordest, Et le juisant au oest souruoist

f° 9r (p. 17)
De bodestern a porlant porte le flo au suest
De porlant a l'isle de wic porte le flo en l'est et devers le suest. Et le juisant au co*n*traire
De l'isle de wic, a beauchef porte le flo en l'est et au nordest. Et le juisant en l'est souruoist
De beauchef en amont porte le flo en l'est nordest. Et le juisant a l'encontre
¶ Les routtes de la coste d'angleterre *et* de surli*n*gues jusq*ue*s en fla*n*dres

Surli*n*gues et lo*n*gues chippes gisent est nordest, et oest souruoist

f° 9v (p. 18)
Le cap de cornouaille, et londay, gisent nort nordest et su souruoist
Surlingues et lesart, gisent est et oest
Entre surlingues et lesart y a une basse qui s'appelle la rosee
Qui part du chef de cornouaille, fault singler en l'est suest pour lesart
Montsole et lesart gisent suest et noruoist
Lesart et dodinan gisent nordest et souruoist, ung q*ua*rt de l'est et q*ua*rt d'oest
Dodinan et plemue gisent est nordest et oest souruoist

f° 10r (p. 19)
Bodestern et porlant gisent est et oest ung quart de nordest et q*ua*rt de souruoist
Porlant et la gouttiere de l'isle de wic de l'aval gisent est et oest
L'isle de wic et beauchef gisent est et oest ung quart de nordest et q*ua*rt de souruoist
Beauchef et romane gisent est nordest et oest souruoist
Vnychenese et donffvre gisent noruoist et suest
Les entrees et gistes d'a*n*glet*err*e

Se vous voules gesir au

f° 10v (p. 20)
travers de montsole allez pres de la terre a six brasses et serez en bon lieu. Et a huit brasses. est tout rochier
Se voulez entrer a fallemue trouverez une basse parmy l'entree et laisserez de tel bort que vous vouldres. mais devers l'est est le plus seur entrer, Car il y a bon encraige a huit ou a douze brasses
Se vous voulez entrer a famue acte*n*dez ung peu maree, et allez dedans et vous tenez sur la terre de l'aval pour doubler le pointal qui vous demeure a strebort, et posez l'ancre devant la ville
Se vous voulez entrer a plemue allez droit

f° 11r (p. 21)
deda*n*s. Et pour estre a sec allez deva*n*t la ville
Se vous voulez entrer a darthemue, allez au dessoubz sainct patric une egl*ise* q*ui* est a l'entree devers l'est du hable. Et devers led*it* est verrez ung rocher assez beau et sain Et donnez ung peu de rim au bec dud*it* st patric pour ce qu'il y a plat rocher
Et vous gardez de la basse q*ui* demeure a babort, laquelle e*st* au travers dud*it* sai*n*ct patric parmy le chenal. Et ne demeure de basse mer et grant mer que une, deux ou troys brasses d'eaue dessus. Et deda*n*s trouverez bonne posee
Se voullez poser a porlant, mectez l'a*n*cre

f° 11v (p. 22)
a huit brasses. Et il vous viendra ve*n*t de su parmy l'isle. Et de l'autre coste de l'isle devant cemue y a bonne posee de vent d'aval
Se voulez entrer dedans les aiguillons de l'isle de wic, allez bort a bort d'iceulx aiguill*on*s droit dedans, a troys ou a quatre brasses de basse mer, Et vous gardez de la basse q*ui* est dedans. laquelle vous demourra a babort et est au mellieu du chenal auquel chenal trouverez huit ou neuf brasses d'eaue
Se vous voulez entrer a saincte helaine mectez l'ancre a sept ou huit brasses d'eaue, Et vous gardez du pointal qui gist ung peu hors
Et se voulez gesir hors d'icelle saincte

f° 12r (p. 23)
helaine, prenez le montant, et allez su suest, tant avant q*ue* soyez a vingt brasses.
Se voulez gesir a beauchef, allez entre panezel et le chef, et querez la terre, et mectez l'a*n*cre a huit brasses, et vous aurez abbry d'oest souruoist au mellieu dud*it* beauchef
Se voulez entrer en Vuichenese portez maree soubz vous, Et vous gardez du pointal de babort, qui est le pointal de l'aval, et allez tout pres de l'isle. car devers la terre a trop de rocher
Se voulez gesir a l'ancresson de romane gisez devant la premiere eglise de l'aval de la ville, et mectez l'ancre a six ou a dix brasses. Car ausd*it* six brasses y a abbry

f° 12v (p. 24)
de souruoist et fons de vase, Et a dix brasses n'y en a poinct
Aud*it* l'ancresson de romane a ung ba*n*c bien a demie lieue du perroy de romane Et y a de parfons entre led*it* banc et le perroy, bort a bort d'icelluy banc, seize brasses d'eaue
Et gist led*it* banc et le pointal de romane est nordest et oest souruoist. Et n'y a de gra*n*t mer sur icelluy banc, que une brasse d'eaue

1364 *bodesterii*

Vous trouverez bon giste jusq*ue*s aux dunes tout le long de la coste, et y a seize, ou vingt brasses. Et se vo*us* voulez gesir aux dunes mectez l'ancre a vi brasses

¶ Co*m*e les posees et hables de angleterre, de normendie et bretaigne gisent.

fº 13r (p. 25)

Donffvre. Et callais. gise*n*t est suest et oest noruoist
Saincte marguerite, et heurdienes, gise*n*t noruoist et suest. ung q*ua*rt devers l'est et quart de noruoist
Fouquestant et callays gisent est suest et oest no*r*uoist
Saincte marguerite et boulongne gise*n*t nort noruoist, et susuest
La tour d'ord soubz boulongne, et farle gise*n*t est et oest
Farle et so*m*me, gisent noruoist et suest
Vuichenese, et dieppe, gise*n*t nort, et su

fº 13v (p. 26)

ung quart de suest, et q*ua*rt de noruoist
Le chef de caulx, et saincte helaine gisent noruoist et suest
La gouttiere de l'isle de wic et barfleu, gisent nort et su
Barfleu, et farle, gisent nordest, et souruoist
Barfleu, et beauchef, gisent nort nordest et susouruoist
Barfleu et porlant. gisent noruoist et suest
Grenesay *et* porlant, gisent nort et su.
Grenesay, et darthemue, gisent noruoist et suest
Grenesay et l'isle de wic, gisent nordest et souruoist

fº 14r (p. 27)

Grenesay et roquetonne, gisent nort et su
Sept ysles, et le sac de porlant, gisent nort et su
Sept ysles, et bodestern, gisent nort noruoist, et susuest
Bodestern et l'isle de baspaul, gisent nort et su ung q*ua*rt de noruoist et q*ua*rt de suest
Le four. et la goulle darthemue, gisent nort nordest et susouruoist
L'isle de baspaul, *et* le chef de cornouaille gise*n*t noruoist et suest
Le four et dodinan, gisent nort, et su
Le four *et* surli*n*gues, gisent noruoist et suest

fº 14v (p. 28)

Le four, et le chef de cornouaille, gisent nort noruoist, et susuest
Le cap de cornouaille et londay, gisent nort nordest et susouruoist. Et y a de l'u*ng* a l'aut*re* troys veues
Londay et bristou, gisent est nordest, et oest souruoist
Le four et oissant, gisent est et oest
Oissant, et lesart, gisent nort et su
Surlingues, et cap de clare, gisent oest noruoist, et susuest. Et y a de l'ung a l'aut*re* trente lieues
Oissa*n*t et le chef de cornouaille, gisent nort et su, ung quart de noruoist et q*ua*rt de suest

fº 15r (p. 29)

¶ Les so*n*des q*ue* trouverez en la coste de flandres *et* jusq*ue*s au chef de cornoaille.

En la coste de fla*n*dres, au plus parfo*n*t ne trouverez q*ue* vingt cinq brasses
Entre tanet, et callays, trouverez aussi vingt cinq brasses d'eaue
Entre donffvre *et* vuichenese au plus parfont de basse mer, trouverez vingt sept brasses
Entre fouquestant, et boulongne, y a ung banc, ou il n'y a de basse mer, et grant mer que troys brasses d'eaue dessus
Et est parmy la rotte, tant pres de

fº 15v (p. 30)

picardie que d'angleterre, devers picardie troverez assez pres de luy vingt sept brassez. Et devers angleterre, trente, ou tre*n*te cinq brasses
Entre somme et farle, trouverez ving ci*n*q ou tre*n*te b(r)asses d'eaue
Entre antiffer, et l'isle de wic au plus parfo*n*t ne trouverez q*ue* xxv, ou xxx brasses
Entre l'isle de wic et la hougue au pl*us* parfont trouverez xxxv. ou xl brasses
Entre la hougue, et oro*n*nay au chenal vo*us* trouverez tout rocher, et maulvais fons et parfons
Et de la moictie du chenal par devers angleterre, y a beau fons pour gesir

fº 16r (p. 31)

Et au noruoist d'oronnay a deux ou troys lieues de casquet, trouverez trente cinq, ou trente huit brasses de basse mer, et fons plat, ainsy comme mailler, Et apportera le plomb grosses pierres rougneuses co*m*me mesles et rochu, Car tel est le fons du ras
Se voulez aller, ou venir de l'aval, ou de l'amont, et avez la congnoissance de la terre, vous en povez aller plus seurement et saurez a la sonde quelle part vous serez
Car devers oronnay, a quarante brasses et a la veue dud*it* oronnay, y a soixante dix brasses. par quoy est la plus faulse so*n*de d'entre oissant et surlingues, et jusques a l'entour d'icelluy oronnay

fº 16v (p. 32)

Et si vous estes dedans le chenal devers angleterre, trouverez quarante brasses
Et a la veue de porlant, trouverez xxv b*r*asses et menu perroy
Entre darthemue et sept ysles trouverez au chenal soixa*n*te dix brasses

Entre le four et dodinan au chenal trouverez soixante brasses
Entre oissant et le chef de cornouaille trouverez parmy le chenal soixante dix brasses
Et de bodestern en amont trouverez xl brasses

¶ Les veues de surlingues jusq*ue*s en fla*n*dres.

fº 17r (p. 33)

| | |
|---|---|
| De surlingues a lanchip y a | une veue |
| De lanchip jusq*ue*s a lesart y a | huit veues |
| De lesart jusq*ue*s a dodina*n* y a | une veue |
| De dodinan jusques au cap de rame y a | une veue |
| De cap de rame jusq*ue*s au cap de bieure y a | une veue |
| Du cap de bieure jusq*ue*s a thores y a | une veue |
| De thores jusques a porlant y a | deulx veues |
| De porlant jusques a saincte theline y a | quatre veues |

fº 17v (p. 34)

| | |
|---|---|
| De saincte theline jusq*ue*s aux aiguillons y a | une veue |
| Des aiguillons jusques a saincte helaine y a | une veue |
| De saincte helaine jusq*ue*s a blanchef y a | dix huit veues |
| De blanchef jusq*ue*s a farle y a | une veue |
| De farle jusq*ue*s a romane y a | quattre lieues |
| De romane jusq*ue*s a donffvre y a | une veue |
| De donffvre jusq*ue*s a callays y a | une veue |
| De callays jusques a l'escluse y a | troys veues |

¶ Les marees de la coste d'angleterre le long d'icelle coste jusq*ue*s en galles

fº 18r (p. 35)

Au cap de cornouaille. la lune en l'est nordest plaine mer Et au susuest basse mer
A padisco la lune en l'est ung q*ua*rt de nordest plaine mer. Et au su ung q*ua*rt de suest basse mer
A londay, la lune en l'est plaine mer, Et au su basse mer
A calday. la lune en l'est ung quart de suest plaine mer. Et au su ung q*ua*rt de souruoist basse mer
A nulleforde, A l'isle de fer, A l'isle de chenaul, a l'isle de coulons, Et a masquin gralles la lune en l'est suest plaine mer Et au su souruoist basse mer, A ramaise, A la pointe de cardiga*n* deda*n*s

fº 18v (p. 36)

le hable de ponthet, la lune au suest plaine mer, Et au susouruoist basse mer
En la routte, en l'isle de man jusq*ue*s es montz de galuay. la lune au susuest plaine mer, Et au oest souruoist basse mer
De cap de viell jusq*ue*s aux ysles de saltes la lune en l'est suest plaine mer. Et au su souruoist basse mer
A dronsquay la lune au suest plaine mer, Et au souruoist basse mer
Et par toute la routte de l'isle de man jusq*ue*s a aglas en avant, la lune au su plaine mer jusques en escosse, Et au oest basse mer

fº 19r (p. 37)

¶ Les routtes du cap de cornoaille jusques en galles

Le cap de cornouaille et londay gisent nordest, et souruoist, q*ua*rt de nort et ung quart de su
Londay, et calday, gisent nort et su
Londay et surlingues gisent nordest et souruoist
Le cap de cornouaille, et masquin grales gisent nort et su. Et y a de l'u*n*g a l'autre cinq veues
Masquin grales, et grasormens gisent est nordest, et oest souruoist Et y a de l'ung a l'autre deux veues

fº 19v (p. 38)

Grasormens et l'isle de fer, gisent est et oest, Et y a de l'ung a l'autre deux veues
L'isle de fer et nulleforde, gisent est et oest ung quart de nordest et quart de souruoist, Et y a de l'ung a l'autre deux veues
Lanchip, et cap de viell. gisent noruoist et suest, ung quart d'est, et quart d'oest Et y a de l'u*n*g a l'autre cinq veues
Cap de viell, et cap de clare, gisent est nordest, et oest souruoist, Et y a de l'u*n*g a l'autre deux veues
Cap de clare, et musenes gisent est et oest Et y a de l'ung a l'autre deux veues

fº 20r (p. 39)

Musenes, et dulfay, gisent est suest et oest noruoist
Dulfay, et la sonde de blasquay, gise*n*t est nort et su, ung q*ua*rt de noruoist et q*ua*rt de suest
Blasquay, et les ysles d'aram, gisent nort nordest et su souruoist Et y a de l'ung a l'autre deux veues
Blasquay et blanc roch, gisent nort et su, Et y a de l'ung a l'autre six veues
De blanc roch. singlez la boye du nort Et vous yrez hors de toute yrlande

¶ Les sondes a venir d'espaigne pour querir oissant

fº 20v (p. 40)

Une nef qui vient d'espaigne de turcane ou de mo*n*gie pour querir oissant, En ceste routte, a cent, ou quatre vingts dix brasses, ou trouverez grosse sonde. Et serez de la part de sain environ vingt lieues pres
Aussi trouverez en ceste routte a quatre vingtz brasses petites coquilles co*m*me coquilles de sainct jaq*ue*s et coups au plomb
En ceste routte prenez du nort tant q*ue* changez de sonde, Et se vous estes a soixa*n*te ou a soixa*n*te cinq brasses vo*us* trouverez sablon menu mesle et vermeil, Et serez au coste de oissant.
Et se avez temps de jour, allez le q*ue*rir au

fº 21r (p. 41)

nordest. Et vous en serez a l'entour a dix lieues pres
Se vous venez faisant la routte ent*our* de rochedont, trouverez quarante b*ras*ses et sablon gros et vermeil
Et se vous estez au chenal et ayez double casquet, allez en l'est nordest pour avoir la co*n*gnoissance de blanchef
Se vous estez devers le banc de surli*n*gues vous trouverez q*ua*tre vingts ci*n*q ou q*ua*tre $^{XX}$ dix brasses. Et trouverez au plomb co*m*e couleur de vase
Et ferez grant singlaige ce faisa*n*t et serez devers le banc de surlingues

fº 21v (p. 42)

Se vous estez a quatre vingts brasses trouverez sablon menu, blanc et noir et serez de la part d'angleterre
Et se estez a soixante ou a soixante cinq brasses. vous trouverez sablon menu bla*nc* et arrestes blanches et dougees, Et serez pare lesart
Se vous estes devers bostern trouverez sablon gros et roux dedans le sieu
Se estes dehors porlant, es trente ou tre*n*te cinq brasses, vous trouverez pierres co*m*me febves, Et vous durera ceste sonde jusq*ue*s a saincte helaine
Et se vous estes dix brasses au dessus trouverez pierres blanches en figure

fº 22r (p. 43)

d'alenes rompues et autres pl*us* grandes Et serez pare de saincte helaine, et de l'isle de wic, Et de la allez en l'est. pour vous garder de la cite de vielle

¶ Les (s)ondes de la coste venant d'espaigne, au chemin du nort et du su de la rochelle

Sachez q*ue* en ce paraige, es cinq*uan*te brasses vous serez a dix sept lieues de terre
Et se vous estes a q*ua*rante brasses, serez a douze lieues
Se vous estes a trente brasses, serez a sept lieues
Se vous estes a xxiiii brasses, serez a quatre lieues

fº 22v (p. 44)

Et en ceste routte trouverez vase et serez devers maumusson et pres de la terre
Se trouvez pierres comme poix vous serez devers les balenes ou devers olonne
Et n'approchez point de ceste sonde de vingt cinq brasses se n'y estes de jour
Se vous estes au su de l'isle d'ieux, a quarante brasses trouverez sablon menu Et serez a quatorze lieues de terre
Et a cinquante brasses, serez a dix lieues de terre
Des trente brasses vous verrez l'isle s'il faict cler
Se estes a la mer de laire es lx b*ras*ses trou

fº 23r (p. 45)

verez vase tant q*ue* soyez a xxv brasses
Quant serez au su de bellisle es soixa*n*te brasses, serez a dix lieues de bellisle, Et n'y approchez plus que a quara*n*te ou l. brasses, se n'y estes de jour. Car en la routte dud*it* bellisle, et glena*n* y a cinq*uan*te brasses
Dehors glena*n* et pe*n*march, a lx brasses serez a six lieues en vase en toute ceste coste jusques au ras de sain, auq*ue*l ras y a sablon tout gros

¶ Les veues de la rochelle jusques en flandres

De la palice jusq*ue*s aux

fº 23v (p. 46)

| | |
|---|---|
| balenes y a | une veue |
| Des balenes jusq*ue*s a olonne, y a | une veue. |
| D'olonne jusq*ue*s a l'isle d'ieux, y a | une veue. |
| De l'isle d'ieux jusques a bellisle, y a, | troys veues |
| De bellisle jusques a groye, y a | une veue |
| De groye jusques a glenam y a | une veue |
| De glenam jusques a pemmarch y a | une veue |
| De pemmarch jusques au ras y a | neuf lieues. |
| Du ras jusques a sainct mahe y a | neuf lieues |

fº 24r (p. 47)

| | |
|---|---|
| De sainct mahe jusques au four y a | une veue |
| Du four jusques a bergroach y a | une veue |
| De bergroach jusques a l'isle de S*ainc*t paul y a | deux veues |
| De sept ysles jusques a brehac, et de brehac jusques a frelle y a dix lieues | |
| De frelle jusques a sainct malo y a | quatre lieues |
| De sainct malo jusques a cha*n*say, y a | six lieues |
| De chansay jusq*ue*s a jarsy y a | une veue |
| De jarsy jusques a la hougue y a | huit lieues |
| De la hougue jusq*ue*s a l'isle de wic y a | |

fº 24v (p. 48)

| | |
|---|---|
| quatre veues | |
| De l'isle de wic jusques a callays y a | cinq veues |
| De callays jusq*ue*s a l'escluse y a | troys veues |

¶ Les routtes du bouqueau de bayonne le long de la coste de gasco*n*gne jusq*ue*s au ras de sain

Qui veult aller du bouqueau de bayonne le long de la coste en gironde, fault aller sur le nort ung quart de noruoist pour doubler halcasson. Et qua*n*t on l'aura double fault aller sur le nort ung quart de noruoist et on yra en gironde

fº 25r (p. 49)

Et de gironde au pertus d'anthioche fault aller sur le nort noruoist
Qui est au chef de boys, oest souruoist luy viendra par le pertus d'antioche Et n'aura point d'abbri
A partir de pemmarch, sainct martin le droict cours est aller par le pertus aux bretons, au oest noruoist, Et on yra hors de l'isle d'ieux
Le pertus aux bretons gist, est suest, et oest noruoist
L'isle d'ieux, et bellisle gisent suest, e noruoist
Bellisle, et glenam gisent noruoist et suest
Groye, et guydas gisent est et oest, ung quart de noruoist, et quart de suest

fº 25v (p. 50)

Qui veult aller par dehors glenam, preigne le plus de l'est, et aille soubz l'isle S*ainc*t guydas pour doubte de roche blanche, q*ui* luy demourra parmy la routte
Et prenez l'isle sainct guidas parmy l'isle n*ost*re dame et prenez voz ames, et vo*us* n'aurez doubte de lad*ite* roche blanche
Et quant vous serez dedans glenam laissez les deux pars de la mer devers l'isle de montons
L'isle de montons, et l'isle n*ost*re dame gisent nort et su
La routte de glenam, gist est, et oest
¶ Partez de la routte de glenam, et courrez oest noruoist, et vo*us* viendrez devant

fº 26r (p. 51)

sainct udin
Qui part de la routte de glenam et veult doubler pe*n*march, son cours est au oest ung q*ua*rt de souruoist.
Car la d*ite* routte, et la fourque gisent est et oest
Pemmarch, et fontenault gisent noruoist et suest

¶ La sonde de la rochelle jusq*ue*s au ras de sain

Qui veult aller par le pertus aux bretons, trouvera en la routte de sonde, seize brasses, et n'aura doubte de la balene ne de barges, Car assez pres led*it* barges ne trouvera que neuf ou dix brasses
Au travers de l'isle d'ieux y a xxv brasses

fº 26v (p. 52)

Au travers de bellisle y a quara*n*te cinq brasses
Au travers de glenam, a six ou a sept lieues y a soixante cinq brasses et vase
Au travers de pe*n*march. bien pres dud*it* pe*n*march y a quara*n*te cinq brasses, Et allez au oest noruoist, et vous n'aurez doubte de sain ne de la basse froide
Au ras de sain y a douze brasses, Et aupres de la vase de sain y a quara*n*te cinq brasses, et sablon tout noir
Et au dessoubz de sain aussy y a quara*n*te cinq brasses
A la coste du chenal du cours de sisergues y a lx quinze brasses et roux sablon

fº 27r (p. 53)

Et au convers y a quatre vingts huit brasses et menu sablon bla*n*c, et la serez bien a deux veues et demie d'oissant
Entre oissant et surlingues y a soixa*n*te xv brasses et roux sablon

¶ Les routtes de la coste de bretaigne jusq*ue*s en espaigne Et q*uan*tes lieues y a de l'u*n*g a l'autre.

Oissant et cap de prior gisent nort nordest et susouruoist, Et y a de l'ung a l'autre six vingts lieues
Glenam et cap de prior gise*n*t souruoist ung quart de su et nordest ung quart de nort.

fº 27v (p. 54)

Bellisle, et cap de fines terres, gisent nordest et souruoist
A partir de pe*n*march, et aller sur le souruoist, vous yrez hors du cap de fines terres seize lieues
Pe*n*march et lanes, gisent nort et su
Le commeru et viveres gisent susouruoist et nort nordest
Glenam, et sainct vince*n*t de la barquiere gisent nort et su
Groye et sainct ander, gisent nort et su
Bellisle, et loredo, gisent nort et su
L'isle d'ieux, et marticacho, gisent nort et su
Olonne et sainct sebastian, gise*n*t nort et su
Le cap de prior et sisergues, gise*n*t nordest

fº 28r (p. 55)

et souruoist Et y a de l'ung a l'autre huit lieues
Siserges et turcane, gisent nordest et souruoist, Et y a de l'ung a l'autre dix lieues
Turcane et le cap de fines terres, gise*n*t nort et su. Et y a de l'ung a l'autre q*ua*tre lieues
Le cap de fines terres et la berlingue gisent nort et su. Et y a de l'u*n*g a l'autre lxiiii lieues
La berlingue, et lissebonne, gisent nord et su, Et y a de l'ung a l'autre dix huit lieues
Lissebonne et le cap de sainct vincent gisent nort et su, Et y a de l'ung a l'autre quarente lieues

fº 28v (p. 56)

Et ce faisant yrez en la mer quatre lieues hors du cap sainct vincent

¶ Co*m*me la coste de castille gist cap a cap jusq*ue*s au bouq*ue*au de gironde, a venir le long de la coste de castille et de portugal jusq*ue*s au cap s*ain*t vincent, Et q*uan*tes lieues il y a de l'un a l'autre

La coste de gasco*n*gne qu'o*n* appelle la coste d'alcasson gist nort et su, Et prent du noruoist et du susuest
Et semblableme*n*t du bouqueau de giro*n*de jusq*ue*s au higuier
Le higuier et marchichaque gise*n*t est

fº 29r (p. 57)

et oest, et le cap gist plus ava*n*t en la mer de toute la coste de castille
Sisergues et ortiguere gisent est nordest et oest souruoist
Ortiguere, et les pennes de gosson gisent est et oest
Les pennes de gosson, et le cap de la terre qui est en l'entree de sainct ander gisent est et oest
Le cap de la terre, a singler a l'est vous demourra de la mer de marchichaq*ue* et apres viendrez en la baye de portugallete
Et pour ce qui part d'ortiguere fault pre*n*dre du noruoist pour doubler ledit marchichaq*ue* qui est le bout devers vermer
Et y a bon giste de noruoist et d'oest

fº 29v (p. 58)

¶ Co*m*me la coste de galice et de bretaigne, gisent. Et q*uan*tes lieues y a de l'ung a l'autre

Partez de sisergues, et singlez nort nordest tout droit deva*n*t vous, et viendrez de quatre a cinq lieues pres d'oissant, Et y a de l'ung a l'autre cent quatorze lieues
Partez de la coullo*n*gne, et singlez nort nordest, oissa*n*t vous demourera a babort et pour ce qui part de la coullongne il fault singler au nort xxii lieues, et vo*us* demourera oissant au su souruoist, et serez en droicte routte
Sortez de la collongne, courrez au nort xxii lieues, Et lesart vous demourera

fº 30r (p. 59)

au nort nordest, Et yrez dehors oissant huit lieues
Ortiguere et bellisle gisent nordest et souruoist, Et y a de l'u*n*g a l'autre iiii$^{XX}$. xvj lieues
Ortiguere et le ras de sain, gisent nort nordest, et susouruoist Et y a de l'ung a l'autre seize lieues
Les pennes de gosson, et le pertus aux bretons, gisent nordest et souruoist Et y a de l'ung a l'autre q*ua*tre vingts lieues
Fontenault, et sainctonge, gisent su suest et nort noruoist, Et y a de l'u*n*g a l'autre cinq*uan*te lieues
Ortiguere, et le p*er*tus d'a*n*tioche, gisent est nordest, et oest souruoist, Et y a de

fº 30v (p. 60)

l'ung a l'autre cent lieues

¶ Les routtes du bouq*ue*au de gironde le long de la coste de gascongne jusq*ue*s a lissebo*n*ne, Et q*uan*tes lieues il y a de l'u*n*g a l'autre.

| | |
|---|---|
| Du bouq*ue*au de giro*n*de jusq*ue*s au bouqueau d'alcasson, y a | dix huit lieues |
| Du bouq*ue*au d'alcasson jusq*ue*s au bouqueau de bayo*n*ne y a | dix huit lieues |
| Du bouq*ue*au de bayo*n*ne jusq*ue*s au higuier et y a | neuf lieues |
| Du higuier jusq*ue*s au passaige y a | une lieue |

fº 31r (p. 61)

| | |
|---|---|
| Du passaige jusq*ue*s a sainct sebastia*n* y a | troys lieues |
| De sainct sebastia*n* jusq*ue*s a quictare y a | troys lieues |
| De quictare jusq*ue*s a mo*n*terque y a | troys lieues |
| De monterq*ue* jusq*ue*s a vermer y a. | x. lieues |
| De vermer jusques a castres y a | dix lieues |
| De castres jusq*ue*s a la radde y a | troys lieues |
| De la radde jusq*ue*s a sainct ander y a | six lieues |
| De sainct ander jusques a sainct m*ar*tin de la radde, y a | cinq lieues |
| De sainct martin jusq*ue*s a sai*n*ct vince*n*t de la barquiere y a | cinq lieues |
| De sainct vince*n*t de la barquiere jusq*ue*s a lagues y a | cinq lieues |

fº 31v (p. 62)

| | |
|---|---|
| De lagues a ribedeceille, y a | cinq lieues |
| De ribedeceille a villevicieuse y a | cinq lieues |
| De villevicieuse jusq*ue*s a jugon y a | quatre lieues |
| De jugon jusq*ue*s a pennes de gosson y a | deux lieues |
| De pennes de gosson jusq*ue*s a villes y a | deux lieues |
| De villes jusq*ue*s a prouve y a | deux lieues |
| De prouve jusq*ue*s a loredo, y a | q*ua*tre lieues |
| De loredo jusq*ue*s a lienarque y a | cinq lieues |
| De lienarq*ue* jusq*ue*s a rebedebe, y a | cinq lieues |
| De rebedebe jusq*ue*s a sainct fabian y a | cinq lieues |
| De sainct fabian jusq*ue*s a vivero y a | deux lieues |

fº 32r (p. 63)

| | |
|---|---|
| De vivero jusq*ue*s a cap de vere y a | deux lieues. |
| De cap de vere jusq*ue*s a ortiguere y a | deux lieues |
| D'ortiguere jusq*ue*s a sydere, y a | quatre lieues |
| De sydere jusq*ue*s a prieure, y a | q*ua*tre lieues |
| De cap prior jusq*ue*s a la coullongne y a | troys lieues |
| De la coullongne jusq*ue*s a sisergues y a | cinq lieues |
| De sisergues jusq*ue*s a cormes y a | quatre lieues |
| De cormes jusq*ue*s a mongie y a | ci*n*q lieues |
| De mongie jusq*ue*s au cap de fines terres y a | quattre lieues |
| De cap de fines terres jusques a viveres y a | quatre lieues |

f° 32v (p. 64)

| | |
|---|---|
| De viveres jusq*ues* au correbedo y a | quatre lieues |
| De correbedo jusq*ues* a bayonne de maiore y a | huit lieues |
| De bayonne de maiore jusq*ues* a la garde y a | quatre lieues |
| De la garde jusq*ues* a vienne y a | quatre lieues |
| De vienne jusques a ville d'estote | |
| De ville d'estote jusq*ues* en portugal | |
| De portugal jusq*ues* au port de baigne y a | neuf lieues |
| De baigne jusques a mondegene y a | neuf lieues |
| De mondegene jusq*ues* a prades y a | neuf lieues |
| De prades jusques a la berlingue, y a | neuf lieues |

f° 33r (p. 65)

| | |
|---|---|
| De la berlingue jusques a rocq*ue* de chistres y a | douze lieues |
| De rocque de chistres jusq*ues* a castres y a | deux lieues |
| De castres jusq*ues* a rastelles y a | quatre lieues |

¶ Les routtes du pontheau de feron jusq*ues* au fleuve Jourdain Et q*uan*tes lieues il y a de l'u*n*g a l'aut*re*

Du pontheau de feron jusq*ues* a l'isle de calix fault aller a l'est, et prandre ung peu de suest Et y a de l'ung a l'autre vingt lieues.
De l'isle de calix jusques a treffallegar fault aller a l'est suest Et y a de l'un a

f° 33v (p. 66)

l'autre huit lieues
De treffallegar jusq*ues* a l'estroict de marrocque, fault aller a l'est, et prendre ung quart de suest, Et y a de l'ung a l'autre douze lieues
De l'estroict de marocque jusques au cap de gatte fault aller a l'est, et prendre ung quart de nordest, et aller troys lieues en la mer dud*it* cap de gatte, Et y a de l'u*n*g a l'aut*re* soixa*n*te cinq lieues
De cap de gatte jusq*ues* es formnigues fault aller au nordest, Et y a de l'ung a l'autre trente lieues
Lad*ite* isle de maillorques a de long vingt neuf lieues
De l'isle de maillorques jusq*ues* a l'isle de sordaigne, fault aller en l'est, Et y a de l'u*n*g

f° 34r (p. 67)

a l'autre quatre vingts lieues
De l'isle de sardaigne jusq*ues* a l'isle de fozille fault aller en l'est ung q*ua*rt de suest Et y a de l'u*n*g a l'autre vingt deux lieues
Lad*ite* ysle de fozille, a de long soixa*n*te deux lieues
De l'isle de fozille jusq*ues* a l'isle de sapie*n*ce fault aller a l'est ung quart de suest, Et y a de l'ung a l'autre douze lieues
De l'isle de sapience jusq*ues* a l'isle de ca*n*dre[1365] fault aller en l'est ung q*ua*rt de suest, Et y a de l'un a l'autre soixante deux lieues
Lad*ite* ysle de candre a de long cinq*uan*te quatre lieues
De l'isle de candre jusq*ues* a l'isle de famo

f° 34v (p. 68)

gosse fault aller a l'est. ung quart de nordest, Et y a de l'ung a l'autre, cent quinze lieues
Lad*ite* isle de famogosse a de long cinq*uan*te lieues
De l'isle de famogosse jusq*ues* au cap de dinaco fault aller a l'est
Cap de dinaco, et le fleuve Jourdain gisent du nord et su.

f° 35r (p. 69)

Qui veult scavoir. le cours et dispo*sitio*n de la lune
fault entendre q*ue* en une ann*ee* y a troys cens soixa*n*te cinq jours
Qui sont huit mil sept cens soixante heures, Et par icelles heures fault co*m*pter la lune soit en croissant ou declina*nt*

Et premierement

| | |
|---|---|
| Au premier q*ua*rt | xxii heur*es* et de*m*ie |
| A deux quars | xlv heures |
| A troys quars | lxvii heur*es* et de*m*ie |
| A quatre quars | iiii.$^{XX}$ x heures |
| A cinq quars | c xii heur*es* et de*m*ie |
| A six quars | vii$^{XX}$ xv heur*es* |

f° 35v (p. 70)

| | |
|---|---|
| A sept quars | vii.$^{XX}$ xvii heur*es* |
| A huit quars | ix.$^{XX}$ heures |
| A neuf quars | ii.$^{C}$ ii heur*es* et de*m*ie |
| A dix quars | ii.$^{C}$ xxv heures |
| A unze quars | ii.$^{C}$ xlvii heur*es* et de*m*ie |
| A douze quars | ii.$^{C}$ lxx heures |
| A treize quars | ii.$^{C}$ iiii$^{XX}$ xii. heur*es*. |
| A q*ua*torze quars | iii.$^{C}$ xv heures |
| A qui*n*ze quars | iii.$^{C}$ xxxviii h*eures*. et demie |
| A seize quars | xviii.$^{XX}$ heures |
| A dix sept q*ua*rs | xix$^{XX}$ heur*es* et de*m*ie |
| A dix huit q*ua*rs | iiii$^{C}$ v heures |

1365 *candye* corrigé en *candre*.

| | |
|---|---|
| A dix neuf q*uars* | iiii.$^{c}$. xxvii. heur*es* et de*mie* |
| A vingt quars | iiii$^{c}$ l. heures |

fº 36r (p. 71)

| | |
|---|---|
| A vingt ung q*uars* | iiii.$^{c}$ lxxii heur*es*. et de*mie* |
| A vingt deux q*uars* | iiii.$^{c}$ iiii xv heur*es* |
| A vingt troys q*uars* | v.$^{c}$ xvii heur*es* et de*m*ie |
| A vingt q*ua*tre q*uars* | v.$^{c}$ xl heures |
| A vingt cinq q*uars* | v.$^{c}$ lxii heur*es* et de*m*ie |
| A vingt six q*uars* | v$^{c}$ iiii$^{xx}$ v heur*es* |
| A vingt sept q*uars* | vj$^{c}$ vii heur*es* et de*m*ie |
| A vingt huit q*uars* | vj$^{c}$ xxx heures |
| A vingt neuf q*uars* | vj.$^{c}$ lii heur*es* et de*m*ie |
| A trente quars | vj.$^{c}$ lxxv heures |
| A trente ung quars | vj$^{c}$ iiii$^{xx}$ xvii h*eures*. et d*emie* |
| A trente deux q*uars* | vii$^{c}$ xx heures |
| ¶ Demande | A trois quars de jour, et quatre heures |

fº 36v (p. 72)

| | |
|---|---|
| | et demie la lune, le soleil au souruoist ung quart de l'est, quelle maree sera a benaudet |
| ¶ Responce | Il sera plaine mer. Et la lune sera au souruoist |
| ¶ Demande | A ung jour troys quart et demy q*ua*rt la lune le soleil au susuest, q*ue*lle maree sera a glenam |
| ¶ Responce | Il sera basse mer. Et la lune sera au suest demy a l'eure |
| ¶ Demande | A troys jours troys q*ua*rt de jour la lune le soleil au oest ung q*ua*rt de souruoist, quelle maree sera au ras de sain |

fº 37r (p. 73)

| | |
|---|---|
| ¶ Responce | Il sera plaine mer. Et la lune sera au souruoist, et a l'heure aura ung vent entre la lune et le soleil |
| ¶ Demande | A sept jours et demy la lune, le soleil au suest, q*ue*lle maree sera a sainct mahe |
| ¶ Responce | Il sera plaine mer. Et la lune sera au nordest. Et a l'heure aura deux ventz entre le soleil et la lune |
| ¶ Demande | A unze jours et q*ua*rt la lune, le soleil au oest ung quart de noruoist quelle maree sera au four |
| ¶ Responce | Il sera basse mer. Et la lune sera |

fº 37v (p. 74)

| | |
|---|---|
| | suest ung quart de su. Et aura troys ventz entre le soleil et la lune |
| ¶ Demande | A quinze jours la lune le soleil au oest souruoist. quelle maree sera au hable de baspaul. |
| ¶ Responce | Il sera plaine mer et la lune sera au nordest, et aura quatre ventz entre le soleil et la lune. |
| ¶ Demande | A dix huit jours demy quart la lune le soleil au souruoist, quelle maree sera au convers de l'isle de baspaul au tribunet. |
| ¶ Responce | Il sera basse mer Et la lune au nort et a lheure aura troys ventz entre le soleil et la lune. |

fº 38r (p. 75)

| | |
|---|---|
| ¶ Demande | A vingt deux jours et demy la lune le soleil au souruoist vingt quart de su, quelle maree sera a blanchef |
| ¶ Responce | Il sera plaine mer, Et la lune sera au noruoist. ung quart de l'est, Et y aura deux ventz, entre le soleil et la lune |
| ¶ Demande | A vingt six jours la lune le soleil au suest, quelle maree sera au ras de brehat |
| ¶ Responce | Il sera basse mer, Et la lune sera au su, Et y aura ung vent entre le solleil et la lune |
| ¶ Demande | A quatre vingts dix heures la lune le solleil au souruoist, q*ue*lle maree sera |

fº 38v (p. 76)

| | |
|---|---|
| | a beauchef |
| ¶ Responce | Il sera plaine mer, Et la lune sera au su. Et y aura ung vent entre le solleil et la lune |
| ¶ Demande | A neuf vingts heures, la lune, le soleil au oest souruoist, quelle maree sera a estapples |
| ¶ Responce | Il sera plaine mer, Et la lune sera au susuest, Et y aura deux ventz entre le sol*eil* et la lune |
| ¶ Demande | A deux cens soixa*n*te dix heures la lune le soleil au suest, q*ue*lle maree sera au chenal d'entre estapples et boullongne |
| ¶ Responce | Il sera plaine mer, Et la lune sera au nort. Et y aura troys vents entre le soleil et  lune |

fº 39r (p. 77)

| | |
|---|---|
| ¶ Demande | A troys cens quinze heures la lune le soleil au susouruoist, q*ue*lle maree sera a l'estroict de callays |
| ¶ Responce | Il sera plaine mer, Et la lune sera au nordest, Et y aura troys ventz et demy entre le soleil et la lune |
| ¶ Demande | A dix huit vingts heures, la lune le soleil au suest, q*ue*lle maree sera sur le gont vint |
| ¶ Responce | Il sera demy flo. Et la lune sera au nort noruoist, et y aura quatre ventz, entre le soleil et la lune |
| ¶ Demande | A cinq cens quara*n*te heures, la lune |

fº 39v (p. 78)

| | |
|---|---|
| | le soleil au suest, q*ue*lle maree sera a glenam |
| ¶ Responce | Il sera plaine mer, et la lune sera au souruoist, Et y aura deux ventz entre le soleil et la lune |
| ¶ Demande | A q*ua*tre cens cinq*uan*te heures, la lune le soleil au suest, q*ue*lle maree sera aux bancs saincte katherine |
| ¶ Responce | Il sera basse mer, Et la lune sera au oest, Et y aura troys ventz entre le soleil et la lune |
| ¶ Demande | A dix huit vingts heures, xviii vi*n*gts demyes heures et dix huit vingts q*ua*rs d'heures, la lune, le soleil au oest, q*ue*lle maree sera au cap de cornouaille |

fº 40r (p. 79)

| | |
|---|---|
| ¶ Responce | Il sera basse mer. Et la lune sera au su |
| ¶ Dema*n*de | Troys basse mers, troys plaines mers Troys my floz. troys my juisantz, Et la lune au su tout a ung coup |

| | |
|---|---|
| ¶ Responce | Des troys basses mers, la premiere est au tribunet et deva*n*t l'isle de baspaul<br>La seconde a travers d'a*n*gleterre Et la tierce a londay, en la coste de sallerne<br>Des troys plaines mers, la premiere est entre estapples et boullo*n*gne au chenal.<br>la seconde est a bristou, Et la tierce au chef du loppin<br>Des troys my floz le premier e*st* a l'isle |

f° 40v (p. 80)

| | |
|---|---|
| | de glenam. Le second a surli*n*gues Et le tiers a l'estroict de callays<br>Des troys my juisantz. le premier e*st* au ras de sain. Le second a bristou et le tiers a gallonne en yrrelande |
| ¶ Demande | Qua*n*tes plaines mers y a a glenam en une lune au su. |
| ¶ Responce | Il y en a deux. la premiere a unze jours q*ua*rt. Et la seconde a vingt six jours q*ua*rt |
| ¶ Demande | Faictes singler ung navire au souruoist. Et l'autre au oest, q*uan*tes lieues y aura il entre les deux |
| ¶ Responce | Il y aura entre les deux navires trente lieues. |

f° 41r (p. 81)

Les ventz par les parties

Nort nort. nordest. Nordest. Est nordest. Est. Est suest. Suest. Suest su. Susuruoist. Souruoist. Oest souruoist. Oest. Oest noruoist. Noruoist. Noruoist.

f° 41v à 47v (p. 82 à 95)

*lunaison de l'année 1522 : janvier à décembre tous les jours : jours, graulx, minutes*

f° 48r (p. 96)

C'est la Reigle pour prendre la haulte*u*r du soleil avec le nivel pour savoir la declination du soleil et en quantz graulx et mynutes et l'endroict ou il est selon le temps et le lieu dont on le veult prendre

¶ Et premierement

Quant on veult prendre la haulteur du soleil prenez la justement a mydi et regardez le moys et lequel jour du moys et comme vous fault savoir ou le soleil est, et ainsy regardez le compte de six moys, et des partiez lesquelles sont de l'an escriptes, et puis l'un chaiscun

f° 48v (p. 97)

ne peult mentir. Et quant vous vouldrez prendre le soleil regardez bien ou il vous demeure pour le compte faire reparation de ch*a*cune maniere que l'en doibt faire.

Secondement il fault scavoir que en unze jours ou moys de mars, e*n*tre le soleil a son lieu et de unze jours de mars font douze jours de jung, que le soleil est en sa grant haulteur et co*m*me il va en declinaton il a vingt troys graulx et demy hors de son lieu a la congnoissance lequel regarderas a ce livre et feras escripre de douze jours de juing font quatorze de septembre, va le soleil entrer en declination. Et pour ce, quant le soleil est en sa ligne. Et ainsy feras de unze jours

f° 49r (p. 98)

de mars a quatorze de septembre et font six moys.

Va le soleil du coste de nort de quatorze jours de decembre, que le soleil est au plus bas lieu de xxiii gros et demy Et quant le soleil est hors de son lieu de xii. jours de decembre, a xi jours de mars que le soleil retourne en son lieu il vous fault diminuer les graulx de quatorze jours de septembre vont a xi. jours de mars, qui sont six moys. Et va le soleil du su. Lequel compte feras a la table escripte quant en auras affaire, Et les graulx que le soleil est a deppartir de la manière, Aussy quant le soleil et les graulx que le soleil depart de son

f° 49v

lieu il s'appelle declination. Et quant l'on veult scavoir quantz graulx et mynutes il a decline regarde le moys qui court, et quel jours et quantz graulx et mynutes le soleil a decline.

Quant tu seras en la mer tu prendras la haulteur du soleil justement a mydi et regarde ou il est et quant il est necessite de faire le compte, lequel trouveras bon et ne peult mentir, Et presentement te diray qu'il te fault faire.

Quant le soleil est entre en son lieu fault sçavoir la declinaton de la haulteur ainsy que verras que bien sera, Et si te fault scavoir plus ou moins que verras

f° 50r

qui restera pour quatre vingtz dix, Et en tant de haulteur tu seras

Exemple. Quant tu seras en la mer prens ta haulteur au nyvel, et prens lx graulx, et des soixante graulx se tu as xx de declination te restera xl graulx Pour alleguer a iiiixx x, il faut cinquante Et a ces cinquante graulx seras autant

Quant tu prendras le soleil a quatre vingts dix graulx regarde a la table le propre jour tu prendras le soleil et regarde les graulx que tu as de declination et en tant de graulx tu seras Quant tu vouldras faire le soleil

f° 50v

d'une part ou d'aultre du parmy du nyvel Joinct la dclination ce qu'il fauldra a iiiixx x graulx

Exemple, prens a cinquante graulx de haulteur tu auras vingt de declination joinct vingt avec cinquante, Et sera pour tout, lxx. Tu penseras en toy mesmes combien il te fault pour iiiixx x, Et il en fault vingt

De unze jours de mars jusques a quatorze de septembre mectez

Et de quatorze jours de septembre a unze jours de mars, tirez.

f° 51r

¶ S'ensuyvent les lieues pour chascun graulx.

Du nort au su chascun graulx dix sept lieues et demye

Pour le nort ung quart de nordest xviii lieues et demye

Et pour le nort nordest xx lieues et demye
Pour le nordest ung quart du nort xxii. lieues et demye
Pour le nordest vingt cinq lieues

f° 51v

Pour le nordest ung quart de l'est xxxiii lieues.
Pour l'est nordest xlvii lieues et demye.
Pour l'est ung quart de nordest iiiixx viii lieues et demye.

f° 52r

Calix xxxvi graulx, Cap sainct vincent xxxvii graulx
La berlingue xl. graulx, Avero xli. graulx
Les ysles de bayonne xlii graulx et demi
Cap de fine terre xliii graulx et demi.









La tour de ricordane xlvi graulx
Bellisle xlviii graulx, Xainct xlix graulx
Oissant l. graulx, Surlingues li. graulx

*dessin de rosace page 102*

f° 52v (p. 104)

Ne doubta*n*t que toutes personnes freque*n*tans la marine, entierement congnoissent les cours des marees et departement de la lune, la dispo*sitio*n des lunes vieilles et nouvelles, le cours du soleil, quant il est eclipse de lune ou de soleil. L'an du bissexte et toutes autres choses requises au faict du marinaige, Ce nea*n*tmoins, Anthoine de conflans, acteur des autres livres en ce p*rese*nt volume contenuz. A, Pour aucunement leurs esperitz soullaiger cestuy p*rese*nt lunaire translate de castillam en francoys, Et ycelluy en forme faict rediger par M*aistr*e Jehan salmon clerc en la chancellerie de France, Co*m*mancant

f° 53r (p. 105)

le premier jour de janvier mil cinq cens vingt deulx que a tel jour voluntiers en tout art d'astrologie se commance l'an du dataire. Et finissant l'an mil cinq cens cinquante audit jour. Par lequel facillement l'on pourra cognoistre en quelz moys et les quantiesmes jours d'iceulx seront La septuagesime, le mardi de caresme prenant, Pasques, les rogations, l'ascension, La penthecoste, la trinite, la feste dieu Le nombre d'or, Et la 1*e*tre dominicale, Tous muables par chascun an. Ainsi que par ordre, en xii et demi subsequens fueilletz sera cy apres amplement declaire

f° 53v à 66v (p. 106 à 130)

Lunaire pour l'an M. vc. xxvi. *dataire et lunaison des années 1526 à 1550.*

**archive 1502 - transcription**
voir le document numérisé sur : *http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k702735.r:le+routier+de+la+mer.langFR*

Auteur : **anonyme**, Pierre Garcie

SOURCE : Bibliothèque nationale
Cote : RES- *n*- 2747

Imprimé : « *Le routier de la mer* »
Origine : Bibliothèque nationale de France, département Réserve des livres rares.

Le volume de la BnF porte un titre noir ainsi conçu : *Le routier de la mer : jusques au fleuve de Jourdain*. Avec deux figures : en page de titre une grande vignette représentant : la partie arrière d'une nef à bordage à clin avec une plate-forme en surplomb, avec un mat, portant hune et javelots, à voile carrée ; et au verso, une vignette : la Crucifixion.

Titre : (f° 1a) *Le routier de la mer || jusques au fleuve de Iourdain. Nouvellement || imprime a Rouen.* (2 figures sur bois : mi-bateau et la crucifixion) (f° 18b, après 8 lignes) *Ce sont les noblesses et coustumes // aux contes de bretaigne. //* (f° 29 b) *Cy finissent les jugemens de la mer des // nefz, des maistres, des mariniers, des mar//chans et de tout leur estre avecques le Routier // Imprime a Rouen, pour Jacques le forestier // demourant audict lieu devant Nostre dame // a l'enseigne de la fleur de lis. //* (f°. 30 a) *Chanson piteuse composee par fre//re Olivier Maillard et se chante com//me Bergeronnette savoysienne. //* (f° 32 a : après 4 vers) *Amen //* (f° 33 b : même bois qu'au recto du 1er feuillet).

Imprimeur : Jacques Le Forestier (Rouen) ; date d'édition : 1502-1510.

Format : in-8° ; feuillet : 33 ; 66 pages ; car. goth.

Description : comprend : *Chanson piteuse, composée par frère Olivier Maillard.*

---

Remerciement
La transcription a été reprise et vérifiée par :
Annick Englebert, Agrégée en linguistique française, Université Libre de Bruxelles ; http://homepages.ulb.ac.be/~anengleb/ - spécialisée en *histoire interne de la langue française, philologie française (Moyen Âge et Renaissance), poétique médiévale, gastronomie historique.*
Le texte de 1502 est sur son site : http://www.diachronie.be/textes_hlf/1502-routier/index.html

L'auteur des différents textes repris dans cet imprimé n'est pas cité, mais il est généralement admis qu'il s'agit de textes composés ou au moins réunis par Pierre Garcie. La langue présente une parfaite homogénéité (contrairement à celle de l'imprimé de 1520 attribué au même Pierre Garcie).
Bien que la piètre qualité de l'impression rende la lecture du texte difficile, l'ouvrier qui a composé le texte réalise un travail soigné : il n'y a quasiment aucune faute d'impression.

Pour l'édition critique du texte, l'original a été toiletté sur les points suivants :
- Les quelques fautes avérées ont été corrigées ; les formes rejetées sont signalées en note.
- Les abréviations ont été développées ; les lettres restituées ont été mises en italiques.
- Les espaces entre les mots et les apostrophes comme marques d'élision ont été introduites en prenant pour référence les entrées des mots dans les dictionnaires de la langue du xve siècle ; pour les toponymes, vu la stabilité des graphies du copiste, les blancs ont été conservés tels que dans l'original.
- Les lettres, mots ou parties de mots omis ont été restitués entre parenthèses.
- La ponctuation et l'usage des majuscules ont en revanche été conservés tels que dans l'original.
- Les passages trop peu lisibles ont été mis entre chevrons. Les lettres, mots ou parties de mots omis ont été restitués entre parenthèses.



Le routier de la mer iusques au fleuue de Jourdain. Nouuellement imprime a Rouen.



***Le routier de la mer jusques au fleuve de Jourdain.***
***Nouvellement imprime a Rouen.***

f° 1r (p. 2)

**Le routier de la mer** jusques au fleuve de Jourdain. Nouvellement imprime a Rouen.

f° 1v (p. 3)

[illustration]

f° 2r (p. 4)

Cest le Routtier de la mer. Et premieremen*t* marees du bas de sayn jusques en fla*n*dres

AU ras de sayn la lune o surnoest ung quart de su plaine mer *et* o suest quart d*e* l'est basse mer. A sai*n*ct mahieu la lune o nordest plaine mer et o suest basse mer. au four la lu*n*e au nordest ung quart de l'est plaine mer et suest ung quart de su basse mer. A porsal et a bergroach la lune o l'est nordest plaine mer et o suest la lune basse mer a liganan la lune o l'est nordest plaine mer. et o suest basse mer. dedens l'isle de bazpoul la lune en l'est nordest plaine mer et dehors ou chenaul la lune en l'est, et o su la lune basse mer : a melene*n* la lune o su ung quart de surnoest basse mer : et o uoest quart de nornoest plaine mer : a. vii. isles la lune a l'est suest plaine mer. et su surnoest basse mer. et de l'isle de bazpoul juc a sainct malo tout le long de le coste juc a cartaras la lune o su basse mer a terre, et o uoest la lune plaine mer : a chansaye a grenese a jarse a forc et a erc la lune o su basse mer a terre : et o

f° 2v (p. 5)

uoest plaine mer. A roquetone la lune o suest ung quart de l'est plaine mer *et* en la coste de greneuse hors la lune o suest plaine mer. Au ras de brehat la lune en l'est plaine mer. et o su basse mer. a la ferrere la lune o suest plaine mer au ras de blanchart entre la hague et oronnay la lune o suest ung quart de l'est plaine mer. et e*n*tre cert et oro*n*nay y a ung banc qui s'appelle le banc de chare. et il y a dessus ce ba*n*c ix. brasses. et hors casquet la lune en l'est suest plaine mer et o su suruoest basse mer. A la hague et oronnaye la lune o su ung quart de suruoest basse mer a terre a cherebourc, et barfleu, et a la hague la lune o su surnoest basse mer a terre. a quarteras la lune o su suest plaine mer et o uoest su noest basse mer. et du chef de caux jusques a dieppe la lune o su suest plaine mer en saine a la fosse de l'eure aussi pour les purin de la rive et la lune de valence de suest plaine mer dehors antifer jusques au bas de somme la lune o su suest plaine mer. En saine la lune o su plaine mer. et de mortes eaues et de ve*n*t de mont la lune o su suest plaine mer. estap

f° 3r (p. 6)

ples. et a Boulongne juc a l'establiere de tanet la lune o suest plaine mer. A l'estricte de calais la lune o surnoest plaine mer. et de l'estricte de calais juc a l'ostande la lune o su suest basse mer. et de l'ostande jusque a blanque bergue la lune o suest ung quart de su basse mer. et sur tous les ba*n*cz de flandres la lune o su plai*n*e mer. Au cap de loupin la lune o su plaine mer.

Cours dura*n*s de sayn jusques en Fla*n*dres et co*m*men*t* les marees devers bretaigne porte*n*t.

DEdens le cha*n*nau hyr aussi porte le flo en l'est et le jussa*n*t o uoest entre moilenes et oyssa*n*t porte le flo en l'est nordest. et le jussa*n*t o uoest surnoest. dehors les isles trouveras xlv. brasses et menu p*e*rroy e*n*tre oyssa*n*t *et* surlingues porte le flo en l'est nordest en la goutiere de oyssant trouveras bon giste a xxv. brasses. et te do*n*e garde d'une roche q*ui* est au millieu de la baye entre le four, et bergroach juc a l'isle de bazpoul porte le flo a nordest ung quart de l'est et le jussant a l'encontre. au coste de bazpoul porte le flo en l'est suest hors. vii. isles porte flo en l'est ung quart de suest *et* dedens aussi

f° 3v (p. 7)

Dehors brehat porte le flo en l'est. et le jussant a l'e*n*contre. Et de brehat jusques a sai*n*ct malo porte le flo en l'est suest. e*n*tre casquet et oronnay vient le montant du surnoest jusques a demy maree. de oronnay jusques a barfleu vient l'eau de l'est. A barfleu jusques aux isles de marcoll vient l'eaue du su suest le long de la coste. de barfleu a antifer. et jusques au chief de Caulx vient l'eaue de l'est nordest. et en la route tu trouveras de sonde xvi. ou. xviii. brasses, et bon fons et sablon et de antifer jusques au bas de somme vient l'eaue de l'est nordest de bas de so*m*me jusques a boulongne vient l'eaue de nor nordest. de boulogne[1363] jusques a hurdrenes vient l'eaue du nort. de hurdrenes jusq*ues* a gravalingues le cours dehors le bas vie*n*t l'eaue du nort nordest et dehors gravalingues jusq*ues* a ducarque vie*n*t l'eaue du nordest. de la baye de la dune jusq*ues* a l'ostandes vient l'eaue du nordest ung quart de l'est. de l'osta*n*des jusques a bla*n*quebergue vie*n*t de l'est nordest. de bla*n*quebergue jusques au pointal de saincte katherine vient l'eaue de l'est[1364] nordest.

f° 4r (p. 8)

Routtes du ras de sain jusques en flandres.

ROuttes du ras de sain a venir a sai*n*ct mahe il fault aller sur le nort et porter la poi*n*cte de l'aguille ung pou destrebourc. de sai*n*t mahe au fourc fault aller sur le nort nornoest et ouffres sai*n*ct mahe hors : de la pointe beau sablon et vo*us* donnez bien garde. Le four et les aguillons de l'isle de uich gisent nordest *et* surnoest. L'isle de bazpaoul *et* greneuse gisent nordest et surnoest. Roquetone *et* greneuse gisent nort *et* su. Greneuse *et* oronne gise*n*t nordest *et* surnoest. Oronnay et casquet gisent nordest et suest ung quart de l'est et ung quart de uoest. Casquet *et* antifer gise*n*t est uoest, et q*ui* veult aller a harfleur en saine voyse en l'est suest. Antifer *et* chef de caux gise*n*t nort *et* su, et qui veult aller de antifer en somme et estapples gisent nordest *et* surnoest. Se tu veulx aller de la strette de calais en Flandres va o nordest avecques flo et co*n*tre eaue en l'est nordest aussi avant comme la

1363 *boulogue* corrigé *boulogne*

1364 *de l'est* répété

baye de la dune. Et se tu es a seize brasses tu seras le droict cours au chanau de Flandres. Et quant tu au

f° 4v (p. 9)

ras. xii. brasses de l'eaue tu seras bort a bort du bas et te cherra a coup a. iii. ou. iiii.

Entrees et gistes de la coste de norme*n*die.

SE veult gesir a cherebourch metz l'a*n*cre a. vi. brasses *et* trouveras beau fo*n*s *et* vie*n*dra nornoest du pointal de l'aval, et te donne garde dudit pointal car il y a da*n*gier. Se veulx gesir a la hogue metz l'ancre dessoubz l'eglise a. vii. brasses. Se tu veulx gesir a la fosse de la colleville metz l'ancre hors a vii. ou viii. brasses. Se veulx gesir en la radde du chief de caux va ens *et* metz l'a*n*cre a. vi. brasses. et la te vie*n*dra nort de la terre ainsi co*m*e antrenes, et n'auras point dabry de nort nordest. Se veulx gesir en la radde de dieppe metz l'ancre a. vii. brasses devant la ville. Se veulx gesir au bas de so*m*mes gis dehors l'obanes, et garde que le montier de caiote demeure en l'est nordest, et metz l'ancre a. vi. ou a. vii. brasses. Et se tu veulx aller dede*n*s porte haulte maree deva*n*t toy, et pre*n*s tes amers oultre le chastel de crote ung peu hors de l'ordelle et iras a. ii. brasses *et* demie ou a. iii. Se veulx gesir devant

f° 5r (p. 10)

estapples metz l'ancre a. vii. brasses ou a. vi. Se veulx gesir en l'ancre de boulongne gis deva*n*t le hauffre *et* metz l'a*n*cre a viii. ou a vi. brasses. Se veulx gesir deva*n*t hurdrenes de va*n*t d'amo*n*t boute l'a*n*cre deva*n*t ordecelle a. x. ou a xii. brasses d'eaue *et* tu auras abri de ve*n*t de nort et qui te vie*n*dra de hurdrenes et aura bon fons. et se tu metz l'ancre en plus parfo*n*s tu trouveras rochier et mauvais fons.

Les marees de surlingues et d'angleterre jusques en flandres.

A surli*n*gues la lune o nordest ung quart de l'est plaine mer *et* dehors la lune en l'est a mo*n*sole la lu*n*e en l'est nordest plaine mer a t*er*re et dehors en l'est. A saleume la lune en l'est ung quart de nordest plai*n*e mer a t*er*re *et* hors en l'est suest. a faunic *et* a plenur la lune en l'est plaine mer a t*er*re et dehors en l'est suest. A tartemue la lune en l'est plaine mer a terre et dehors en l'est suest. A porlant dehors la lune o suest ung quart de l'est plaine mer. a l'a*n*crage de porla*n*t la lu*n*e en l'est suest *et* plaine mer. a holfal *et* a la polle la lune o suest plai*n*e mer et surnoest plaine

f° 5v (p. 11)

mer aux aguillons de l'isle de uich dehors la lune o suest ung quart de su plaine mer au coste de l'isle de uich de grant mer la lune o su suest plaine mer. A soren la lune o su ung quart de suest plaine mer au beauchef la lune o su plaine mer a la cha*m*bre de vinchenese la lune o su plaine mer a travers la romane la lu*n*e o su surnoest plaine mer. a la stricte de calais la lune o surnoest plaine mer.

Cours de cap de cornouaille jusques en flandres et comment les marees portent.

SAches que du chief de cornouaille jusques a lessart vie*n*t l'eaue de l'est *et* devers le suest. de lessart a dodmen et jusq*ue*s a bodesteurs vient l'eaue de l'est nordest. de bodesteurs a porlant vient l'eaue du suest et ta*n*t bien saura l'heure que le flo portera o suest par raison du sac. de porla*n*t a l'isle de uich vient l'eaue de l'est devers le nordest. Se tu es a la coste de la cite de veilles a. ii. brasses l'eaue te vendra de l'est nordest jusq*ue*s a douffre vie*n*t l'eaue de l'est devers le nordest

f° 6r (p. 12)

De sai*n*cte marguerite a tanet vie*n*t l'eaue du nort. en la tamisse vient l'eaue de l'est suest.

Routes de surlingues, et de angleterre jusques en flandres.

SUrlingues et lo*n*gues chippes gisent est nordest et uoest surnoest. Surli*n*gues *et* lessart gise*n*t est uoest. Entre surli*n*gues *et* lessart il y a une basse qui s'appelle la rossee. et en breto*n* goulff. Et qui part du chef de cornouaille il fault aller en l'est suest po*ur* doubler lessart. Car ainsi gisent les deux terres Monsolle et lessart gise*n*t suest et noruoest. Lessart *et* dodmen gise*n*t nordest et surnoest ung quart de l'est et ung quart de uoest. dodmen *et* bodesteurs gisent est nordest *et* uoest surnoest. Bodesteurs et porlant gisent est *et* uoest ung quart de nordest et ung quart de surnoest. Porla*n*t et l'isle de uich gisent est et uoest. L'isle de uich *et* beauchef gisent est et uoest ung quart de nordest et ung quart de surnoest. Beauchef *et* le poi*n*tal de romane gise*n*t est *et* nordest et uoest surnoest. Le pointal de sainicte marguerite et tanet gisent nort et su.

f° 6v (p. 13)

Contrees et gistes de la coste de angleterre le long de la coste.

SE tu veulx gesir a travers de mo*n*solle va p*re*s de la terre *et* metz l'ancre a. vii. brasses *et* tu seras en bon lieu. a viii. brasses c'est tout rocher se veulx entrer en fallemue tu trouveras une basse p*ar*mi l'*en*tree *et* la laisseras aval le port *et* iras vers l'est d'ele. Qua*n*t tu l'auras passe va droit ens car la baye y est gra*n*de saine et large. et metz l'ancre ou tu vouldras a x. ou a xii. brasses parmy la baye. et se tu veulx aller a co*n*vers du p*er*roy atte*n*s la mer haulte Car il y a ung[1365] banc a passer trouveras de la basse mer et de gra*n*de mer. ii. brasses *et* demye ou trois en l'ancrage : et se tu veulx tu iras en la ville de paren : se tu veulx entrer a plemeure va droit ens *et* n'aproche pas trop d*e* l'isle : car il y a gra*n*t da*n*gier : *et* se tu veulx estre a sec va deva*n*t la ville *et* tenes devers la tour pour la chaussee et se veulx passer devers le uoest va pres de la grande terre et met l'a*n*cre a vingt brasses Se tu veulx entrer a tartemue va dessoubz sai*n*ct patric ung mo*n*stier q*ue* tu verras droit a

f° 7r (p. 14)

l'entree du havre *et* te tiens devers le noest du vent d'aval et do*n*ne bien pou de run au pointal de sainct patric : pour ce qu'il y a plat de roche, et si te garde de la basse qui demourra a babort[1366]. et est ceste basse a travers de sai*n*ct patric a travers le chanau. et saches qu'il ne demeure de basse mer, et de grant mer que. iii. coutees ou une brasse, et met l'ancre pres de la ville a. vii. ou viii. brasses. Se tu veulx passer a porlant met l'ancre a huit brasses, et auras abri de vent de su parmy l'isle. Se tu veulx entrer a la polle va pres en la fast. et metz le clocher de la polle parmi une petite maison qui est a l'entree du havre et iras entre les deux bans et trouveras de basse mer deux brasses et demie ou trois : se tu veulx entrer dedens les aguillons de l'isle de uich va bort a bort des aguillons droit ens et te garde de la basse ou millieu du chanau. et trouveras au chanau huit ou. xi. brasses. et bort a bort des aguillons il y a trois ou iiii. brasses : se tu veulx gesir a saincte heleine metz l'ancre a sept ou a viii. brasses. et te garde du pointal qui gist ung peu hors. Se tu

f° 7v (p. 15)

veulx gesir hors de saincte heleine prens le mo*n*tant et va su suest tant ava*n*t q*ue* tu soyes a xx brasses. Se tu veulx gesir a beauchef va a la terre et met l'a*n*cre a viii. brasses et tu auras abri de uoest surnoest au millieu de beauchef. Se tu veulx entrer a la chambre de vinchenese porte demie maree soubz toy et te garde que beauchef soit ou nort hors de farle et va o perroy : et iras tout du long du perroy et te donne garde du pointal qui gist ung peu hors. Se tu veulx gesir a l'ancre de romane gis devant ung petit village q*ue* verras *et* met l'ancre a. vii. ou x. brasses : car a. vi. brasses auras abri

1365 Imprimé *unng*

1366 Imprimé *vabort*

de surnoest fons de basse : *et* a x. tu n'auras point abri de surnoest et a l'a*n*cre de romane a ung ba*n*c qui est bien a ung cor de l'eaue du perroy : et il y a du parfond entre le banc, et le perroy bort a bort du banc seize brasses. Et gist le banc et le pointal de romane est nordest et uoest surnoest : et ne demeure de basse mer et de grande mer dessus c'est banc que une brasse d'eaue. et tu trouveras de romane jusques es dunes bon giste tout le long de celle coste a xvi. ou

fº 8r (p. 16)

xx. brasses, et auras abri de uoest surnoest. Se tu veulx gesir deva*n*t sai*n*cte marguerite metz l'ancre a. xvi. brasses. et tu auras abri de surnoest. Se tu veulx gesir es dunes metz l'ancre a. xvi. ou a. xvii. brasses.

Co*m*ment les ports *et* les havres de bretaigne, et d'angleterre, et de normendie gisent et quantes lieues il y a de l'un a l'autre.

LE four *et* oyssa*n*t gise*n*t est *et* uoest et y a entre eulx. ii. lieues. Oyssa*n*t et surlingues gisent nornoest *et* suest quart de nort *et* quart de su. et y a e*n*tre eulx xxviii. lieues. Le four et lanchip gise*n*t nort nornoest et susuest. et y a entre eulx xxxvii. lieues. Le four et tartemue gisent nort nordest *et* su surnoest. et y a entre eulx. xxviii. li*eues*. Le four et dodmen gisent nort et su. et y a entre eulx. xxxiii. lieues. l'isle de bazpoul et greneuse gisent nordest *et* surnoest. La melmenne *et* bodesterne gisent nort et su. et y a entre eulx. xxviii. lieues. Greneuse *et* dodmen gise*n*t est *et* suest et uoest nornoest. et y a entre eulx trente et huyt lieues.

Casquet *et* porla*n*t gise*n*t nort et su ung quart de nornoest et ung quart de suest. et y a entre

fº 8v (p. 17)

eulx xx lieues. Porla*n*t et barfleu gisent nornoest *et* suest : *et* y a entre eulx xxviii. lieues. Saincte heleine et cul de hague gisent nort noest et su surnoest : et a entre eulx. xxiii. li*eues*. Saincte heleine et barfleu gisent nort et su. et a entre eulx. xxiii. lieues. Saincte heleine et chef de caux gisent nornoest *et* suest. *et* a entre eulx xxviii. lieus. Blanc de chef et barfleu gisent nordest *et* surnoest. Le pointal de romane *et* de dieppe gise*n*t nort *et* su ung quart de nort noest *et* quart de suest *et* y a entre eulx xxvi. lieues.

¶ Sondes que tu trouveras a venir d'espaigne ou de ellevent ou de portingal a querir oyssant.

SAches que une nef q*ui* vient de portingal a querir oyssa*n*t ou lessart en ceste route a cent ou. iiii. vingts x brasses trouveras sonde grosse *et* seras de la part de sayn environ xx lieues. et trouveras en ceste route. iiii. xx. brasses coquilles comme de sainct jacques et coups de plomb. en ceste route prens du nort tant que change de so*n*de et se tu es a soixante ou lx et cinq. tu trou

fº 9r (p. 18)

veras sablon menu mesle *et* vermeil, et seras a coste de oyssant, et se tu as temps *et* jour va le querir o nordest *et* seras entour de x. lieues de l'isle, et se tu vie*n*s faisant ta route entour la basse frede tu trouveras sablon gros vermeil *et* roux, et trouveras de so*n*de. xl. brasses. Saches q*ue* se tu es devers le ba*n*c de surli*n*gues tu trouveras. iiii. xx. v. brasses, ou. iiii. xx. x brasses, *et* trouveras au plomb co*m*e couleur de basses. Saches que tu feras gra*n*t singlage et seras vers le banc de surlingues. et se tu es a. iiii. xx. tu trouveras sablon menu blanc et noir et saches q*ue* tu seras a travers de lessart. et se tu es a. lx. ou. lxv. tu trouveras sablon blanc et arenes bla*n*ches et dougees. Saches que tu seras bien pres de lessart. Entre le chief de cornouaille *et* oyssant trouveras parmy le chanau. lxx. brasses. Et assez pres du chief e*n*tre dodmen *et* le four tu trouveras parmy le chanau. lx. brasses. *et* se tu es a travers de plemue ou de bodesteurs tu trouveras sablon gros roux *et* coups dede*n*s le sieu. et trouveras de sonde. lxi. ou. lxii. brasses.

A la venue de porlant tu trouveras. xxxv

fº 9v (p. 19)

brasses *et* menu perroy : et se tu es pres de porlant tu trouveras. xxx. brasses *et* pierres co*m*e feves en ceste sonde et te durera juc a sai*n*ct anthealine et se tu es dessus d*e* brasses trouveras pierres bla*n*ches en figure de alesnes ro*m*pues et aultres plus gra*n*des. Saches certaineme*n*t q*ue* tu seras a travers de sainct anthealine, ou a travers de l'isle de uich. Et de la va en l'est po*ur* te garder de la cite de veille. A. ii. lieues ou. iii. lieues de l'isle de uich trouveras. xxv. brasses a coups et taillades ou sieu co*m*me fil dougie. A. ii. lieues ou a. iii. de casquet trouveras. xl. brasses et grosses pierres noires et rongneuses. Entre l'isle de uich *et* la hague[1367] au plus parfo*n*d ne trouveras que. xxxv. ou quara*n*te brasses. Entre l'isle de uich et a*n*tifer ou plus parfond ne trouveras que. xxv. ou tre*n*te brasses. Entre beauchef et l'isle de uich a une lieue de terre trouveras. xxviii. brasses *et* grosses cailloches co*m*e feves. Entre forlagues *et* so*m*me ou plus parfo*n*d ne trouveras q*ue*. xx. ou. xxx. brasses. Entre fouquestent et bouloigne y a ung ba*n*c q*ui* s'apelle la rippe rappe et est p*ar*my la route ta*n*t pres de picardie co*m*e

fº 10r (p. 20)

de angleterre et trouveras bort a bort de l'isle xxv ou xxvii brasses, soubz le chasteau de (d)ouffre trouveras x brasses. A la stricte de calais trouveras vingt et v brases. Entre calais et tanet trouveras vingt *et* cinq brasses en la radde de calais a seize brasses. entre la coste de flandres au plus parfond ne trouveras que vingt brasses.

Les veues de surlingues et d'angleterre jusques en Flandres.

DE surli*n*gues a lo*n*gues chippes il a une veue de lo*n*gues chappes a lessart a viii lieues : de lessart a dodmen il y a une veue, de dodmen au cap de rame a une veue, du cap de rame au cap de bieurres a une veue, du cap de bieurres a torres a une veue de torres a porla*n*t xiiii lieues

| | |
|---|---|
| de porla*n*t a sainct a*n*theuline a | v lieues |
| de sainct antheuline es aguillo*n*s a | vi lieues |
| des aguillons a saincte heleine | sept lieues |
| de saincte heleine a bla*n*chef | xviii lieues |
| de bla*n*chef a farlagues il y a | vi lieues |
| de farlagues a romane a douffre il y a | vii lieues. |

fº 10v (p. 21)

| | |
|---|---|
| De douffre a calais il y a | vii lieues |
| De calais a l'escluse | xxi lieue |

Marees du cap de cornouaille jusques en gales le long de la coste

DU cap de cornouaille la lune en l'est nordest plaine mer et o su suest basse mer. A padiston la lune en l'est ung quart de nordest plaine mer. A londaye la lune en l'est plaine mer, et o su basse mer. a caldaye la lune en l'est ung quart de suest plaine mer. A gras hormes la lune en l'est suest plaine mer : es ramaises a la pointe de cardigan la lune o suest plaine mer : a nulle forde la lune en l'est suest plaine mer : a l'isle de fer *et* a l'isle de coulomps *et* a nasquin gouales la lune en l'est suest plaine mer. En la routte de l'isle de magusiquese aux mons de galuaye la lune o susuest plaine mer et partout : et l'isle de ma*n* jusques a erglas en la route avant et jusques en escosse la lune o su

1367 Imprimé *lah a gue*

Routes de surlingues et de angleterre jusques en gales le long de la coste de gales.

f° 11r (p. 22)

Surlingues *et* londaie gise*n*t nordest et surnoest. *et* y a entre eulx xxviii lieues. cap de cornouaille *et* lo*n*daie gisent nordest *et* surnoest ung quart de nort et ung quart de su. et il y a entre eulx. xxv lieues. Londaye et calday gisent nort et su et y a e*n*tre eulx x. lieues. Cap de cornouaille et consquerre gisent nort et su ung quart de nornoest *et* de suest et il y a entre eu[l]x xxxiii. lieues : cap de cornouaille *et* masquin goales gisent nort et su et y a entre eulx. xxxiii lieues. Masquin goales et gras hormes gisent est nordest *et* oest suroest : gras hormes et l'isle de fer gisent est *et* uoest : *et* y a entre eulx ii. lieues. L'isle de fer et mille de forde gisent est *et* uoest ung quart de nordest ung quart de suest et il y a entre eulx deux lieues.

Cours de cap de cornouaille jusques en gales. le long de la coste.

DU cap de cornouaille vie*n*t le flo de su. et le jussant vient du nort et hors. ii. ou trois lieues vie*n*t la maree de suruoest. *et* du cap de cornouaille jusq*ue*s a londaie vient le jussant de nordest et le flo

f° 11v (p. 23)

de suruoest. Et dehors l'isle de londaye vie*n*t le flo de uoest : et aussi le jussant vient de l'est et entre Londaie et caldaie vient le flo de l'oest nordest *et* le jussant de l'est suest.

Et de caldaie *et* scalmaie vient le flo de nordest et le jussa*n*t de suest e*n*tre scalmaie *et* gras hormes vie*n*t le flo de su, et le jussant de nort *et* de gras hormes p*ar* tout le coste jusq*ue*s a Houlyhet vie*n*t le flo de su et le jussant a l'enco*n*tre et dehors en la route prent du nordest et du suruoest.

Et houlyhet jusques a l'isle de Man vient le flo de suruoest. et le jussant vient de nordest et le long de l'isle de Man jusques dehors vient le flot de suruoest et le jussant a l'encontre.

Entre l'isle de man et escosse vient le flo de l'oest. et le coste d'escosse jusques es mons des galuay vient le flo de l'oest nordest et le jussa*n*t de l'oest nordest. De meurs de galuay jusques a la pointe de loquesten vient le flo de nort noruoest et le jussant a l'encontre. et de celle pointe jusques a tare vient le flo de suruoest et le jussant de nort nordest.

Routes de surlingues et de angleterre

f° 12r (p. 24)

jusques en hirlande tout le long de la coste et quantes lieues a de l'un a l'autre.

SUrlingues *et* cap de clare gise*n*t est suest et uoest nordest. et y a entre eulx. l. lieues. Cap de cornouaille et cap de veil gisent nornoest et suest ung quart de l'est et de uoest. et y a entre eulx. tre*n*te *et* trois lieues. Cap de veil et cap de clare gise*n*t est nordest et uoest suruoest. et y a entre eulx. xiiii. lieues. Cap de clare et musenes gise*n*t est et uoest. et y a entre eulx. vii. lieues. Musenes et dulfaie gisent est suest et uoest noruoest. et y a entre eulx. vii. lieues. Dulfaie *et* la sonde de blasquaye gisent nort *et* su ung quart de nort noest et de suest. et te garde des aguillons. et y a entre eulx. xviii. lie*ues*. Blasquaye *et* les isles d'areu gise*n*t nort nordest et su suruoest. et y a entre eulx. xviii. lieu*es*. Blasquaye et blacroc gisent nort et su. et y a entre eulx quarante lieues. Du blacroc sigle la v(o)ie de nort tu iras hors de toute hirlande.

Du blacroc au cantier il y a. vi. veues.

f° 12v (p. 25)

Cours du cap de veil jusques au cantier et co*m*ment les marees devers hirla*n*de portent.

DU cap de veil jusques aux isles de saltaye vie*n*t le flo de suruoest et pre*n*t de l'oest. et dehors en la route vie*n*t le flo de l'oest suruoest et le jussant de l'est noroest. et de saltaye jusques a uquelo vient le flo de suruoest, et le jussant a l'enco*n*tre. et de uquelo jusques a lambaye vient le flo du nort, et le jussant vie*n*t de su. et de l'isle de lambaye par tout le coste vie*n*t le flo de su suest, et le jussant a l'encontre. et de malines jusques a la poincte d'arglas vient le flo de susurnoest, et le jussant a l'encontre. Et de la poincte d'arglas jusques au cantier vient le flo de nort nornoest, et le jussant de susuest.

Routes de boucqueau de bayonne de long de la coste de gascoigne jusques au ras de sain.

QUi veult aller du boucqueau de bayonne du long de la coste en gironde voise sur le nort ung quart de noruoest pour doubler alcassone, et puys quant tu auras double alcassone va sur le

f° 13r (p. 26)

nort ung quart d*e* nordest, et iras aux asnes au pertuis d'antioche va sur le noruoest. Le pertuis d'a*n*tioche gist uoest suruoest *et* est nordest : partez de sai*n*ct martin vostre droit co*urs* est aller par le pertuis aux Bretons o uoest noruoest, et iras hors de l'isle d'ieux.

Le pertuis aux bretons gist est suest *et* uoest noruoest.

L'isle d'ieux et belisle gisent noruoest et suest. Et de belisle a glenan l'on doit aller o l'oest noruoest pour doubler la jument de glenan. et iras assez hors de penmarch. Groye *et* glenan gise*n*t est *et* uoest ung quart de noruoest et de suest. Et qui veult aller par dehors roche blanche pre*n*ne le plus du uoest. Et pour do*n*ner garde de roche blanche prenez bons amers oultre sainct Nicolas hors de penfret et vous n'aurez doubte de roche blanche. Et quant vous serez dedens glenan laissez les deux pars devers l'isle de moncons et la tierce partie devers glenan, et allez o uoest par le coureu. L'isle de moncons et sainct nicolas gise*n*t nort *et* su. La route de glena*n* gist est et uoest : partez de la route de glenan et courez

f° 13v (p. 27)

uoest et nornoest si vie*n*drez deva*n*t sainct tud. Et qui part de la route de glenan et veult doubler penmarch son cours est o uoest ung quart de suruoest : car la route de glenan *et* la fourcque gisent est *et* uoest. Penmarch *et* fontenault gisent noruoest et suest.

Les veues de la rochelle jusques en flandres.

| | |
|---|---|
| DE la palice au balivers y a, | vii. l*ieues*. |
| De balivers a holonne | vii. l*ieues*. |
| De holonne a l'isle d'ieux | vii. l*ieues*. |
| De l'isle d'ieux a belisle | xx. lieues. |
| de belisle a groie | vii. l*ieues*. |
| de groie a glenan | vii. l*ieues*. |
| de glenan a penmarch | vii. l*ieues*. |
| de penmarch au ras | ix. l*ieues*. |
| du ras a sainct mahe | ix. l*ieues*. |
| de sainct mahe au four | vii. l*ieues*. |
| du four a bergroach | vii. l*ieues*. |
| de bergroach a l'isle de bazpaoul y a | quatorze lieues. |

| | |
|---|---|
| de l'isle de bazpaoul jusques a sept isles il y a | sept lieues. |

fº 14r (p. 28)

| | |
|---|---|
| De sept isles a brehat | vii l*ieues* |
| de brehat a freelle | x l*ieues*. |
| de frelle a sainct malo | iiii l*ieues* |
| de sainct malo a chanssaie | vi l*ieues* |
| de chanssaie a jarsaye | vii l*ieues* |
| de jarsaye a la hague | viii l*ieues* |
| de la hague a l'isle de uich | xxviii l*ieues* |
| de l'isle de uich a calais : | xlii l*ieues*. |
| de calais a l'escluse | xxi lieue |

Ce sont les sondes, vena*n*t d'espaigne de la part dehors les isles ou chemin du nort *et* dessus la rochelle.

SAches q*ue* en cest paraige es. l. brasses tu seras a xvii lieues de la terre. et si tu es a xl. brasses tu se[ras] a douze lieues de la terre. et se tu es a trente brasses tu seras a vii lieues de la terre. et se tu es a vingt *et* quatre brasses tu seras a iiii. lieues *et* en ceste route trouveras vase *et* seras devers maumusso*n* et pres de la terre, et trouveras pierres co*m*me pois et scaches q*ue* tu seras devers le balivers ou devers holo*n*ne *et* n'aprouche point se tu n'y es de jour en ceste sonde de

fº 14v (p. 29)

xxv. brasses et se tu es o su de l'isle d'ieux a lx brasses tu trouveras sablonn[ea]u *et* seras a xiiii. lieues de la terre. se tu es a. l. tu seras a dix. lieues de la terre. Saches que de xxx. brasses tu verras l'isle de [F]aic cler. Saches que se tu es en la mer de laire es lx. brasses tu trouveras vase ta*n*t q*ue* tu soyes a xxv. brasses. Saches que o su de belisle a lx brasses tu seras a x. lieues de l'isle *et* n'aproche plus que a. l. ou xl brasses : se tu n'y es de jour. Car saches que en la route de belisle [a] glena*n* a cinquante brasses tu seras bien pres de la terre : et vous gardes, car il y a faulses sondes en travers de glenan et de penmarch.

Comment les terres de bretaigne et d'espaigne gisent et qua*n*tes lieues a de l'un a l'autre.

LA basse frede *et* cap gise*n*t nort nordest et su suruoest. pelle*n* pe*n*march et sissergues gisent nornoest *et* suruoest ung quart de su, et de nort, et il y a e*n*tre eulx xvi veues. glena*n* et aussi sainct vince*n*t de la bacquere gise*n*t nort et su et y a e*n*tre eulx iiiixxv. lieues. Groye et sainct andre gise*n*t nort et su et y a entre eulx iiiixxv. lieues. bel

fº 15r (p. 30)

isle et laredou gisent nort et su et a e*n*tre eulx lxviii. lieues. l'isle d'ieux *et* martichaco gise*n*t nort *et* su *et* a entre eulx lii. lieues : la hollo*n*ne et sainct sebastien gisent nort et su.

Les lieues du boucqueau de Gironde jusques au boucqueau de Bayonne le long de la coste d'espaigne et de portingal.

| | |
|---|---|
| DU boucqueau de gironde jusques au boucqueau d*e* bayonne il a | vi*ng*t et cinq lieues. |
| de bayonne a fonterabie | viii lieues |
| de fonterabie a sainct sebastien | iiii lieues |
| de sainct sebastien a quitaire | iii lieues |
| de quitaire a montrigo | iii lieues |
| de montrigo a vermeo | v lieues |
| de vermeo a bilbau | vi lieues |
| de bilbau a castres | iiii lieues |
| de castres a la radde | iii lieues |
| de la radde a sainct andre | vi lieues |
| de sainct andre a sainct martin | v lieues |
| de sainct martin a sainct vincent de la barquere | cinq lieues |
| de sainct vincent a lagues | v lieues |
| de lagues a ribedecelle | v lieues |

fº 15v (p. 31)

| | |
|---|---|
| De ribedecelle a ville vicieusse | v lieues |
| de vicieusse a gignon | iiii lieues |
| de gignon a pennes de gonsan | ii lieues |
| de gonson a veilles | ii lieues |
| de veilles a pronne | ii lieues |
| de pronne a lienarque | ix lieues |
| de lienarque a ribedaine | v lieues |
| de ribedaine a sainct fabien | v lieues |
| de sainct fabien a umero | ii lieues |
| de umero a cap de vere | ii lieues |
| de cap de vere a ortiguer | ii lieues |
| de ortiguer a sidera | iiii lieues |
| de sidera a cap de prioul | iiii lieues |
| de cap de prioul a la couloigne | iii lieues |
| de la couloigne a sissergues | v lieues |
| de sissergues a cormes | iiii lieues |
| de cormes a mongie | v lieues |
| de mongie au cap fine terre | iiii lieues |
| du cap a cea | v lieues |
| de cea a mores | cinq lieues |
| de mores a bayonne de mores | viii lieues |
| de bayonne a camino | iiii lieues |

| | |
|---|---|
| de camino a vienne | iiii lieues |
| de vienne a la ville de conte | v lieues |

fº 16r (p. 32)

| | |
|---|---|
| De la ville de conte a porte en portingal y a | quatre lieues |
| De porto vero a[1368] mondego | neuf lieues |
| De mondego a parades | neuf lieues |
| De parades a berlingues | neuf lieues |
| De berlingues a rocque de cintre | xii. lieues |
| de rocque de cintre au cap de ficher. | x. lieues |
| De cap de ficher au cap saint vince*n*t il y a | vingt et huyt lieues |
| De cap de Sainct vincent au cap de saincte marie. | xviii. lieues |
| Entre le cap de saincte Marie et l'abbaye dolues a | xviii. lieues |
| Entre l'abbaye dolues et sainct lucas de baremado y a | viii. lieues |

Routes de ponteau de feron jusques au fleuve jourdain, et quantes lieues a de l'un a l'autre.

| | |
|---|---|
| Ponteau de feron et l'isle de calix gisent est et uoest. et y a entre eulx | vingt lieues. |
| L'isle de calix et trefalgar gisent est suest et uoest *et* nornoest *et* y a entre eulx. | viii. lieues. |

fº 16v (p. 33)

| | |
|---|---|
| Trefalgar *et* le destrois de maroc gisent est et uoest ung quart de suest et de noruoest. et a entre eulx. | xii. lieues. |
| L'estrois de maroc et cap de gatte gisent est et uoest ung quart de nordest et de suruoest et y a de l'un a l'autre. | lxv lieues |
| Cap de gatte et les formingues gisent nordest et suruoest. et a entre eulx. | lx. lieues. |
| Les formingues *et* maillorgues gisent nordest *et* suruoest. et a entre eulx. | xxx. lieues. |
| L'isle de maillorgues a de lo*n*g. | xxxviii. li*eues*. |
| Maillorgues et sardaine gisent est et uoest et y a entre eulx. | xc. lieues. |
| Sardaine *et* fozille gisent est et uoest quart de suest et quart de noruoest. et a entre eulx. | xxii. lieues. |
| L'isle de fozille a de lo*n*gueur environ. | lxii. li*eues*. |
| L'isle de cecille et l'isle de sapience gisent est et uoest. et a entre eulx. | xii. lieues. |
| L'isle de sapience et l'isle de candre gisent est et uoest ung quart de suest et de noruoest. et a entre eulx. | lxii. lieues. |
| L'isle de candre a de long. | lii. lieues. |
| L'isle de ca*n*dre et l'isle de famagosse gise*n*t est | |

fº 17r (p. 34)

et uoest. et y a entre eulx. c. xv. li*eues*. L'isle de famagosse a de longueur. c. lieues. L'isle de famagosse et cap de cinaco gisent est et uoest. Cap de dionaco et fleuve de jourdain gise*n*t nort *et* su. et y a entre eulx. xc. lieues.

Qui veult bien co*m*pter la lune par les heures l'on doit prendre pour chascun quart de la lune. xii. heures et demie. Item pour deulx quars. xlv. heures. Item pour trois quars. lxvii. heures et demie. Item pour quatre quars quatre vingts dix heures.

Notat ung run devant le soleil o su lune o suest.

Item pour cinq quars il y a. cxii. heures *et* demie. Item pour. vi. quars. cxxxv. heures. Item pour sept quars. clvii. heures *et* demie. Item pour huyt quars cent quatre vingts heures.

Deux run de vant soleil o uoest lune o su. Item pour neuf quars deux cens. ii. heures. Item pour. x. quars. cc. xxv. heures. Item pour onze quars. cc. xlvii. heures et demie.

fº 17v (p. 35)

Item pour douze quars deux ce*ns*. lxx. heur*es*.

Trois run de va*n*t soleil o su lune o nordest.

Item pour. xiii. quars. cc. quatre vingts xii. heures et demie. Item pour quatorze quars. ccc. xv. heures. Item pour qui*n*ze quars. ccc. xxxviii. heures et demie. Item pour seize quars. ccc. soixante heures.

Entre run de vant soleil o su lune o nort. Et sic de aliis. Note bien et ainsi trouveras en une lune sept cens et vingt heures.

Qui veult bien co*m*pter la lune par les jours l'on doit pre*n*dre po*ur* chascun quart de la lune trois quars et demy quart de jour une heure et demie.

Item pour deux quars il y a ung jour et. iii. quars et demy quart de jour. Item a trois quars y a deulx jours. iii. quars une heure et demie.

Item a quatre quars il y a trois jours et trois quars de jour.

fº 18r (p. 36)

Ung run de vant.

Item pour cinq quars il y a quattre jours et demy quatre heures et demie.
Item pour six quars il y a cinq jours et demy et demy quart.
Item pour sept quars il y a six jours et demy une heure et demie.
Item pour huit quars il y a sept jours *et* demi.

Nota. ii. run de vant.

Item po*ur* neuf quars et demi quart une heure et demie.
Item pour dix quars neuf jours et neuf heures et demie.
Item pour. xi. quars dix jours et sept heures et demie.
Item pour douze quars onze jours *et* quart de jour.

Trois run de vant.

Item pour xiii. quars. xii. jours quattre heures et demie.
Item pour xiiii. quars il y a treize jours, et demi quart.
Item pour quinze quars il y a xii. jours heure et demie.

1368 Imprimé *de*

fº 18v (p. 37)

Item pour xvi. quars y a xv. jours et non plus. Ainsi ne trouveras que trente jours a chascune lune.

Nota bene.

A. xviii jours et a xviii heures la lune le soleil o su que maree sera a glena*n* la respo*n*ce Il sera basse mer et la lune sera o noruoest et aura trois ve*n*s e*n*tre la lune ou le soleil.

Ce sont les noblesses et coustumes aux contes de bretaigne.

PRemierement toutes nefz ou vaisseaulx quant ilz adventure*n*t a la costiere de bretaigne tout est conquis ausditz contes sans que nul ho*m*me ne marchant y pre*n*nent rien sinon ceulx qui les saulvent qui doivent avoir leur salaire selon q*u'i*lz ont desservi. c'est assavoir s'ilz vont a l'aventure de la mer loing les querre ilz ont le tiers et s'ilz ne perdent terre ilz n'auront que salaire competant au regard de justice. Et pour ce que le pais de bretaigne est de si grant dangier que a peine par deux ans peult nef ma

fº 19r (p. 38)

reer sans venir en da*n*gier de ladicte seigneurie dont fut accorde entre ledit conte et toutes manieres de nefz par l'assentement du treschrestien roy de france a la priere, requeste, et supplication de trestous les pais que ledit co*n*te mist seaulx lesquelz sont appellez brefz esq*ue*lz q*u'i*l vousist en son terrouer et ainsi estoie*n*t tenues toutes les nefz qui chargeoient a la duche de bretaigne jusques au royaulme d'espaigne de pre*n*dre lesditz brefz sur peine de ladicte nef perdre et to*us* les biens. Fut accorde pour ce entre lesditz nommez a q*ue*lque nef qui se aventurast a sondit terrouer trouvant les brefz en tesmoignage du papier des lieux ou les brefz seroient ne doibt ladicte seigneurie rien pre*n*dre ne souffrir que l'on prenne rien de ladicte nef des biens qui dede*n*s soyent ne de marcha*n*dise saulve le droit des saulveurs lequel est accorde affin qu'ilz travaillent a saulver les biens. Et pour ces convenances des brefz sont asseurees toutes manieres de nefz et marchandises du droit et noblesse dudit prince. Et doivent monstrer a l'admiral ou son lieutenant les brefz de tous les voya

fº 19v (p. 39)

ges qu'ilz auront fait en une a*n*nee toutesfois qu'il les vouldra requerre. ou autrement il le peult tenir en porfait. Et pour ce que le roy d'espaigne ne sespors ne furent mie dessoubz ceste accorda*n*ce a mareer soubz la premiere conditio*n* ne aussi les a*n*glois ou cas q*u'i*lz vie*n*droient chargees ou vuidees[1369] de leurs pais. mais s'ilz chargeoient ou les brefz sont. ilz sont tenus den pre*n*dre : car s'ilz so*n*t sa*n*s lesdictz brefz ilz sont a la voule*n*te du prince corps et biens.

LOrdo*n*na*n*ce pour quoy le vico*n*te de leo*n* est a coustume es seaulx lesq*ue*lz so*n*t appellez seaulx de co*n*duict non mie brefz fut po*ur* ce q*ue* led*it* vico*n*te estoit de trespas de la ou il co*n*venoit a toutes nefz asse*m*bler chargees *et* vuides. affin q*ue* les ungs ne mesfisse*n*t aux aultres po*ur* ce qu'ilz estoie*n*t d'estra*n*ges contrees il fut acorde que il devoit tenir vaisseaux po*ur* les garder et co*n*duire endroict sa terre *et* ledit trepas. et pour souffrir q*ue* toutes manieres de gens puissent pre*n*dre vitaille a sondict terrouer fut pour ce accorde que il eust certaine so*m*me pour les seaulx, et ou cas

fº 20r (p. 40)

que aucu[*n*]e nef passeroit oultre sa[ns pre*n*dre vi]taille a sondit terrouer sans avoir les seaulx elle auroit forfait en corps *et* en bie*n*s et po*ur* ce ledict vico*n*te les suivra quelque part qu'elles iront *et* les amenera avecques lui co*m*me chose forfaicte a justicier en son terrouer dessusdict. Et sont tenus a monstrer to*us* les seaulx des voyages q*u'i*lz auront faitz po*ur* annees. et par ainsi est tenu ledit viconte de tenir lesdictz vaisseaulx et faire son povoir de leur porter paix oudit trespas et en sond*it* terrouer. et c'est son droit depuis que ho*m*me a memore depuis que les seign*eu*rs de bretaigne ont co*n*quis lad*ite* vico*n*te. et so*n*t les deux noblesses audit prince. Et depuis q*ue* ladicte noblesse fut toute audit prince il a voulu q*ue* les espaignolz et aultres qu'ilz peussent pre*n*dre port en sa terre sans adventure chargee ou a charger d'estra*n*ge pays que la ou les brefz sero*n*t saufz a eulx demander les brefz dedens la tierce maree. Apres avoir gette au port le*ur* ancre en la terre, et saisir o effect les aller querir en q*ue*lque part q*u'i*lz seront ou cas qu'ilz ne passeroient par le ras de monseign*eu*r sainct mahe, mais ou cas qu'ilz

fº 20v (p. 41)

ne passeront, ilz ne seront mie sauvez par telle voulente et maniere.

Cy commencent les jugeme*n*s de la mer des nefz, des maistres, des mariniers, et aussi des marchans et de tout leur estre.

ET premiereme*n*t. l'en fait ung ho*m*me maistre d'une nef, la nef est a plusieurs compaignons, la nef se part du pays do*n*t elle est et vie*n*t a bourdeaulx ou en aultre lieu *et* se frete a aller en pays estra*n*ge. Le maistre ne peult mie vendre la nef s'il n'a p*r*ocuration ou mandeme*n*t des seigneurs. Mais s'il a mestier d'argent pour les despens de la nef il peult mettre aucu*n*s des appareilz en gaige par le co*n*seil des mariniers de la nef. C'est le jugement en tel cas.

Une nef est en ung havre, et demoure pour attendre son fret et son te*m*ps. et qua*n*t il vient a soy departir le maistre doit prendre conseil a ses co*m*paignons *et* leur dire. Seign*eu*rs vo*us* haite ce te*m*ps. Aucun y aura q*ui* dira. Ce te*m*ps n'est mie bon. car il est nouvel devenu, et le devons laisser asseoir. Et les autres diront

fº 21r (p. 42)

le temps est bel et bon. Le maistre est tenu soy accorder o le plus de ses co*m*paignons. et s'il le faisoit aultrement *et* la nef se perdoit, il est tenu de re*n*dre la nef ou la somme qu'elle seroit prisee s'il a de quoy. C'est de ce, le jugement.

Item si une nef se pert en aucunes terres en quelque lieu que ce soit les mariniers sont tenus de sauver le plus que ilz pourront des bie*n*s de la nef et

1369 Imprimé *vnidees*

des denrees. Mais s'ilz ayd*en*t a les sauver le maistre est tenu de leur bailler leurs coustz raisonnableme*n*t a venir en leur terre. Et aussi s'ilz ont ta*n*t sauve par quoy le maistre le puisse faire, et peult bien le maistre engaiger des choses qui seront sauvees a aucun preudhomme pour les avoir. et s'ilz n'aydent desdictes choses sauver, il n'est mie tenu a les pourveoir en rie*n*s, aincois perde*n*t leurs loyers quant la nef est perdue.
Et aussi ne peut ledit maistre ve*n*dre les appareilz de la nef s'il n'a ma*n*deme*n*t ou procuration des seigne*u*rs, Aincois il les doit mettre a sauvegarde jusques a tant que il sache la voulente des seign*eu*rs. et le doit faire le plus loyalleme*n*t qu'il

f° 21v (p. 43)
pourra. et s'il faisoit aultrement il est tenu a le amender s'il a de quoy. C'est le jugement.
Item une nef se part de bourdeaulx ou d'aultre lieu chargee, il advient aucunesfois que la nef s'empire, l'on sauve le plus que l'on peult des denrees. Les marcha*n*s *et* le maistre sont en gra*n*t debat. *et* dema*n*de*n*t les marchans a avoir du maistre leurs denrees, ilz les doivent bien avoir en payant le fret d'auta*n*t que la nef aura fait tel voyage veue p*ar* veue, cours par cours s'il plaist au maistre. Et se le maistre veult il peult adouber la nef. et s'il est en cas qu'elle peust estre prestement adoubee, et sinon il peult louer une autre nef a achever son voyage. Et aura le maistre son fret de tant co*m*e il aura des de*n*rees sauvees. Et doit le fret desdictes denrees q*ui* sont sauvees estre co*n*te tout livre a livre *et* les de*n*rees a payer so*n* advena*n*t des coustz qui auroient este mis esd*ites* denrees sauver. Et se ainsi estoit que le maistre et les marcha*n*s p*ro*missent aux ge*n*s q*ui* leur ayderoie*n*t a sauver la nef *et* lesdictes denrees la tierce partie ou la moitie desdictes de*n*rees

f° 22r (p. 44)
qui pourroient estre sauvees pour le peril ou ilz so*n*t la justice du pays doit bien garder q*ue*lle peine *et* quel labeur ilz auro*n*t mis a les sauver, et selon celle peine non co*n*tenant celle promesse que lesdictz maistres et marchans leur auroie*n*t faicte les guerdo*n*ner. c'est le jugeme*n*t.
Item une nef se part d'aucune part chargee ou vuide et est arrivee en aucu*n*e part les mariniers ne doivent yssir sans le congie du maistre, car se la nef se perdoit ou empiroit par aucu*n*e adve*n*ture ilz sont tenus a ame*n*der Mais se la nef estoit en lieu ou elle estoit ancree de deux amarees ou d*e* trois ilz peve*n*t bie*n* yssir sans le co*n*gie du maistre laissant une p*ar*tie desditz mariniers a garder la nef *et* les de*n*rees a eulx revenir par temps en leur nef *et se* ilz estoie*n*t en demeure ilz les doive*n*t ame*n*der s'ilz ont par quoy. Et est tel le jugement.
Mariniers se louent avecques leur maistre, et sont deux qui s'en issent hors de la nef sans le co*n*gie de leur maistre et s'enyvre*n*t et puis font co*n*te*m*ps et meslees desquelz y en

f° 22v (p. 45)
a aucuns qui sont navrez le maistre n'est mie tenu a les faire guarir ne a les pourveoir en rie*n*s ains les peult bien mettre hors de la nef eulx et leurs escours : et se ilz coustere*n*t ilz so*n*t tenuz a payer plus au maistre Mais se le maistre les envoye en aucun service pour le prouffit de la nef et ilz se blesseroint, ou on leur fist chose grevante ilz doivent estre guariz sur le coust de la nef. C'est le jugement.
Quant il advient que aucune maladie pre*n*t ung des mariniers de la nef en faisant le service de la nef : le maistre le doibt mettre hors de ladicte nef et si luy doit querir hostel et luy doit querir lumiere co*m*me une grasset ou cha*n*delle : et lui doit bailler ung varlet de la nef pour le garder, ou lui louer une fe*m*me qui prenne garde de luy : et si luy doit pourveoir de telles via*n*des co*m*me l'en use en la nef. C'est assavoir auta*n*t comme il prenoit qua*n*t il estoit en sante ne rien plus s'il ne plaist au maistre : et s'il veult avoir via*n*des plus delicieuses le maistre n'est mie tenu le querre, se n'est a ses despe*n*s. et se la nef estoit preste a s'e*n* partir elle ne doit mie demourer pour luy. s'il

f° 23r (p. 46)
guerist il doit avoir son loyer ta*n*t en loyer co*m*peta*n*t *et* rabata*n*t le fret se le maistre lui a fait et s'il meurt sa fe*m*me ou ses prochains amis le doivent avoir pour luy. Et tel est le jugement.
ITem une nef est chargee a aller a bordeaulx ou en aultre lieu et advie*n*t q*ue* tourme*n*t la pre*n*t en la mer, et q*u*'elle ne peult eschaper sa*n*s getter les de*n*rees de la nef : le maistre doit dire. Seigneurs il co*n*vie*n*t jetter hors ces de*n*rees po*ur* saulver la nef et s'il n'y a nulz marcha*n*s qui respo*n*dent leurs voule*n*tes : et gree*n*t le git bien les raisons au maistre sont pl*us* clers ou maistres s'ilz ne greent le maistre ne doit mie pour ce laisser q*u'i*l ne jetteroit tant q*u'i*l verroit que bien seroit jura*n*t luy et le tiers de ses co*m*paignons sur la sai*n*cte evangille de dieu qua*n*t il venoit a sa droicte voye descharger qu'il le faisoit pour saulver le corps de la nef *et* aussi les aultres de*n*rees q*ui* encores y sont, et les vins qui seront gettez doivent estre prisagez au feur de ceulx qui seroyent tenus a saulvete. et quant ilz seront

f° 23v (p. 47)
vendus si les doit on partir a la livre entre lesditz marchans, et le maistre y doit partir et compter la nef ou le fret a son chois et po*ur* recouvrer le dommaige : *et* les mariniers doivent avoir ung tonneau fra*n*c, l'autre se doit partir au giect selon ce qu'il aura s'il se deffe*n*d comme bon homme en la mer et s'il ne se deffend il n'aura rien de franchise. et peve*n*t bien les marchans charger le maistre par son serment. c'est le jugement.
S'il advie*n*t que le maistre couppe son mast po*ur* force de temps, il doit appeller les marchans qui ont les denrees en la nef s'il y en a nul *et* leur dire : il co*n*vient coupper ce mast po*ur* saulver la nef, et les denrees y fust renable par loyaulte, et aussi aucunesfois advient q*ue* l'on couppe chables : et laisse l'on chables, et austier po*ur* sauver la nef *et* les de*n*rees. toutes les choses sont co*m*ptees livre a livre co*m*e giect. et qua*n*t dieu do*n*ne que le navire est venu a sa droicte descharge a sauvete, to*us* les marcha*n*s doyvent payer leur advenant sans delay, ou

f° 24r (p. 48)
ve*n*dre gaiger d'arge*n*t tout [avant] que les de*n*rees soient mises hors de la nef. Et se la nef est a louaige et q*ue* le maistre y demourast par raison de leur debat, et il voit coullaison. Le maistre ne y doit mie partir, ains doit avoir son fret ainsi comme se les tonneaulx fusse*n*t plains. C'est le jugement.
Item ung maistre d'une nef vient a sauvete a sa droicte descharge il doit monstrer aux marchans le cordaige auquel il guindera, et s'ilz voyent qu'il y ait que ame*n*der le maistre le doit amender : car se le tonneau se perdoit par defaulte de guindaige ou de cordaige le maistre est tenu de le payer aux marchans entre luy *et* ses mariniers. et si doit le maistre payer selon ce q*u'i*l doit pre*n*dre de guindaige, et doit ledit guindaige estre mis a recouvrer le do*m*maige premiereme*n*t, et le remenant doit estre parti entre eulx. Mais se d'aventure les cordaiges ro*m*pent sa*n*s que le maistre les monstrast aux marcha*n*s ilz sont tenus a rendre le do*m*maige. Mais se les marcha*n*s disent. se cordaige est bel *et* bon, et ilz ro*m*pent chascun doit

f° 24v (p. 49)
partir au do*m*maige. c'est assavoir le marchant a qui le vin sera tant seulement et le maistre et les mariniers. C'est le jugement de ce cas.
Item une nef est chargee a bourdeaulx ou aultre part, et lieve sa voile pour mener ses vi*n*s et noffre mie le maistre *et* ses mariniers leur voile co*m*e ilz deussent, et les prent mauvais temps en la mer en telle maniere que la futaille crole et effo*n*ce tonnel ou pipe, le navire arrive a saulvete a sa droite descharge, le marchant dit au maistre que par la futaille est perdu leur vin, et le maistre dit que non Se le maistre peut jurer luy *et* ses mariniers soie*n*t trois quatre ou six, ou de ceulx que les marchans vouldroient, que les vins ne perdire*n*t par eulx ne par leur futaille ne par l*eur* deffault co*m*me les marchans leur mette*n*t sus ilz doivent estre quittes *et* delivres. Mais se ainsi est qu'ilz ne veulle*n*t jurer ilz sont tenus a officer leur voile bien et

justement avant que partir de leur charge. C'est le jugement.
Item ung maistre loue ses mariniers *et* les doit bien tenir en paix et offre estre leur juge

fº 25r (p. 50)
et s'il y a nul qui desme*n*te l'autre pour quoy ilz aye*n*t vin *et* pain a table, celuy qui desme*n*tira doit payer. iiii. d*eniers*. Et si nul desment le maistre payera. viii. d*eniers*. Et aussi se le maistre desment nul il payera aussi. viii. d*eniers*. Et se ainsi est que le maistre frappe aucun de ses mariniers, le marinier doit attendre la premiere collee co*m*me du poing ou de paulme. Et s'il le fiert plus il le peult deffendre. Et si le marinier fiert le maistre il doit payer. v. soulz, ou perdre le poing. C'est le jugement.
Une nef se frete a bourdeaulx ou en aultre lieu, et vie*n*t a sa droicte decharge, et so*n*t chargez my partie tonnaige : et petis lomauz servantes sont sur les marchans. La coustume de bretaigne est. to*us* ceulx que l'en pre*n*t depuis que l'en passe l'isle de bas et l'en soit paiuz la main. et ceulx de normendie, et d'angleterre puis quon passe grenese. et ceulx de fla*n*dres puis quon passe celle grenese. et ceulx de co[n]vers puis quon passe gernessemie. c'est le jugement.
Si contens se siect entre le maistre d'une nef et les mariniers, le maistre doit oster la

fº 25v (p. 51)
touaille trois fois deva*n*t son marinier ava*n*t que le mettre hors. Et se le marinier se offre a faire l'ame*n*de au regard des mariniers qui sont a table. Et se le maistre est tel qu'il nen vueille rien faire et le met hors, le marinier s'en peult aller suyvre de la nef jusques a sa droicte descharge, et doit avoir aussi bo*n* loyer co*m*me s'il estoit venu dedens en amenda*n*t le meffaict au regard des co*m*paignons. Et se ainsi est que le maistre ne prenne aussi bon co*m*paignon co*m*me celuy en la nef, et la nef sempire par aucune adve*n*ture, le maistre est tenu a re*n*dre la nef et la marchandise s'il a par quoy. C'est le jugement
Item une nef est en ung cours liee *et* maree une aultre nef vient dehors de la mer et ne se gouverne mie bien, et se fiert a la nef q*ui* est en sa voye, si que la nef est do*m*maigee du coup que l'autre nef luy a do*n*ne, et a des vins fouldrees d'une partie *et* d'autre par la raison de ces[1370] coup, le dommaige doit estre parti et prisaige moytie par moytie les deux nefz, et les vins qui sont dedens les deux nefz par

fº 26r (p. 52)
tir et le do*m*maige aussi entre les marchans *et* le maistre de la nef qui a feru l'autre est tenu a jurer sur sainctes evangilles luy et ses marchans qu'ilz ne le firent mie de leur gre. Et est raison pour quoy ce jugement fut fait. Premierement que une vieille nef ne se met mye voule*n*tiers en la voye d'une meilleure si avant qu'elle endommaige chose pour grever la nef, mais qua*n*t elle scait bien qu'elle y doit partir jusques a la moytie elle se tre*n*che voulentiers hors de sa voye. Et tel est le jugement.
Item deux nefz ou plusieurs so*n*t en ung havre y a peu eaue *et* si asseche l'ancre de la nef et le maistre de celle nef doit dire. Maistre leves v*ostr*e a*n*cre, car elle est trop pres de nous et nous pourroit faire do*m*maige *et* ilz ne veulent mie lever[1371] le maistre *et* ses mariniers qui pourront partir du do*m*maige le peuvent lever et eslongner d'eulx et s'ilz deffendent a lever l'ancre et l'ancre leur face do*m*mage ilz sont tenus a ame*n*der tout au long. Et aussi pareillement se ainsi estoit que ilz ne eussent mis

fº 26v (p. 53)
bonuic et il fait dommaige ilz sont tenus a rendre le dommaige tout au long. et si ainsi estoit qu'ilz soient en ung havre asseches ilz sont tenus de mettre aloingnes a leurs ancres qui apparoissoient au plain de la mer. et tel est le jugement.
Une nef est arrivee o sa charge a bourdeaulx ou aultre lieu le maistre est tenu dire a ses co*m*paignons : seigneurs frettez o no*us* amareges ou vous loueres au fret de la nef ilz sont tenus a respo*n*dre lequel ilz feront et se ilz prennent au fret de la nef ilz auro*n*t co*m*e la nef aura et s'ilz veulent freter par eulx ilz doivent freter en telle maniere que la nef ne soit mie demourant. et s'il advient chose qu'il ne trouvassent fret le maistre n'y a nul blasme. et leur doit mo*n*strer leur ri[m]age, et peult mettre le pesant de leur mareage chascun, et se ilz veulent mettre to*n*neau d'eaue ilz le pevent mettre po*ur* tonneau de vin. et se getaison se faisoit en la mer leur tonneau d'eaue doit estre pour tonneau de vin ou po*ur* aultres de*n*rees livre a livre par quoy les mariniers se

fº 27r (p. 54)
puissent defe*n*dre en la mer. et se ainsi est qu'il le fretegent es marchans telle fra*n*chise co*m*me le marinier aura doit avoir le marchant. C'est le jugement.
Les mariniers de bretaigne ne doivent avoir q*ue* une cuisine le jour par raison. car ilz ont bruvaiges allans *et* venans. *et* ceulx de normendie doivent avoir deux mes de cuisine le jour : pour ce qu'ilz n'ont que eaue a aller aux despens de la nef *et* puis que la nef est a la terre au vin : les mariniers doivent avoir bruvaiges. et ce leur doit le maistre querir. C'est le jugement.
Une nef vie*n*t a descharge les mariniers veulent avoir leur fret aucuns y a qui n'ont mie lit ne arche en la nef le maistre peult retenir de leur loyer pour rendre la nef ou ilz la pri*n*drent s'ilz ne do*n*nent bo*n*e cauption de fournir tout le voiage. c'est le jugement.
Le maistre d'une nef loue ses mariniers en la ville do*n*t la nef est et les loue les ungz a mareage les autres a deniers il advient que la nef ne peut trouver fret a venir es p*ar*ties et leur convie*n*t aller pl*us* loing. ceulx

fº 27v (p. 55)
qui sont a mareage le doivent suivre, mais ceulx qui sont a deniers le maistre leur doit croistre loyer veue par veue et cours p*ar* cours par la raison qu'il les auroit louez pour aller en certain lieu, et s'ilz vont plus pres que le lieu ou l'abonnement fut prins ilz doivent avoir tous loyer, mais ilz doivent rendre la nef ou ilz la prindrent et la mettre a l'adventure de dieu. C'est le jugement.
Item il advie*n*t que une nef vie*n*t a Bourdeaux ou en aultre lieu de telle cuisine il aura en la nef. deux des mariniers en pevent porter ung metz a la mer demi metz tel comme ilz sont trenches en la nef. et tel pain comme il aura selon ce qu'ilz pourront menger a une fois. *et* du bruvaige rien. et doive*n*t ceulx tost et appertement retourner pour quoy le maistre ne perde l'erre de la nef, car si le maistre le perdoit et il y eust do*m*maige ilz sont tenus a l'amender, ou se ung des compaigno*n*s se blece par besoing d'ayde. ilz sont tenus a le faire guarir *et* l'amender au dit d'un des compaignons et au dit de son maistre *et* de ceulx

fº 28r (p. 56)
de la table. Et tel est le jugement.

1370 Imprimé *cest*
1371 Imprimé *lener*

Ung maistre frete sa nef a ung marchant devise ung certain terme loyaument dedens qua*n*t le marchant doit charger la nef a estre preste a s'en aller, le marchant ne le fait ains tie*n*t le maistre et ses mariniers par l'espace de viii. jours ou de xv. ou de plus aucunesfois il pert sa muaison en son te*m*ps par defaulte du marchant. Le marchant est tenu a amender au maistre. Et telle amende co*m*e le maistre aura fait les mariniers en doivent avoir le quart, et le maistre les trois pars par raison qu'il leur treuve leurs despens. C'est le jugement.
Ung marchant frete une nef et la charge et la met au chemin. Celle nef entre en ung port et demeurent tant que denier leur fault. Le maistre doit e*n*voyer bien tost en son pay[s] po*ur* querir de l'argent, mais il ne doit mie perdre son armogan. s'il le fait il est tenu a rendre aux marchans tous coustz, interestz : ou do*m*maiges qu'ilz y pourroient avoir. mais le maistre peult bien prendre du vin et des den

f° 28v (p. 57)
rees aux marchans *et* en vendre pour querir son estorment, et qua*n*t la nef sera venue a sa droicte descharge les vins que le maistre aura prins doive*n*t estre asseures et mis au feur que les aultres seroient vendus co*m*munemen*n*t ne a plus ne a moins. Et doit le maistre avoir son fret des vins qu'il aura prins. C'est le jugement.
Ung locman pre*n*t une nef a mener a sai*n*ct malo ou en aultre lieu. s'il fault et la nef s'empire pour faulte qu'il ne la sache conduire les marchans aient dommaige il est tenu de re*n*dre les dommaiges s'il a de quoy. et s'il n'a de quoy il doit avoir la teste couppee. Et se le maistre, ou aucu*n*s des mariniers, ou aucuns des marcha*n*s luy couppe*n*t la teste, ilz ne sont pas tenus a payer amendement. Mais toutesfois l'en doit scavoir ava*n*t ce faire s'il a de quoy amender. C'est le jugement.
Une nef guinde a sa descharge et se met a seche ou elle est si iolie que les mariniers prennent a sur voile ou a au sourtil deva*n*t ou der

f° 29r (p. 58)
riere le maistre le*ur* doit croistre le*ur* loyer veue pour veue. Et guindent vins, et advie*n*t qu'*i*lz laisse*n*t une broche ouverte au tonneau qu'on guinde et ne l'ont mie amaree aux cordes au bout de la nef, et le tonneau defraude et chiet et se pert *et* s'afonse sur ung aultre sur lequel il chiet et sont tous deux perdus. Le maistre et les mariniers les doivent rendre aux marchans. Et les marcha*n*s doive*n*t payer le fret des deux tonneaulx par raison que on leur doit payer au feur des aultres qui sont vendus. Le maistre et les mariniers doive*n*t mettre leur guindage premierement a recouvrer leur dommaige livre a livre. Les seigneurs de la nef ne doivent rien prendre : car c'est par la faulte du maistre *et* des mariniers de mareer le tonneau. C'est le jugement.
Deux vaisseaulx sont compaigno*n*s pour aller es harencz ou es maquereaulx, et doivent mettre autant d'engins l'un comme l'autre. a gre sont de partir la gaigne par moitie entre eulx. Et s'il advient que dieu face sa voulente d'un des vaisseaulx de la gent, et

f° 29v (p. 59)
des engins et des aultres choses l'un s'eschappe et vient a sauvete. Il est ainsi que les amis d'iceluy q*ui* est mort leur dema*n*de*n*t a avoir partie du gaing qu'ilz ont faite ta*n*t es engins que es harencz et au vaissel. Ilz auront leur partie et leur gaing des engi*n*s et des harencz par le serment de ceulx qui seront eschappez mais au vaissel ilz n'auront nulle chose. Et tel est le jugement.
Tesmoing le sel[1372] de l'isle d'ausleron establi es co*n*tractz de ladicte isle le jour du mardi ap*re*s la feste sainct Andre. L'an Mil. cc. lxvi.
Cy finissent les jugemens de la mer, des nefz, des maistres, des mariniers, des marcha*n*s *et* de tout leur estre avecques le Routier Imprime a rouen. pour Jacques le forestier demourant audict lieu devant Nostre dame a l'enseigne de la fleur de lis.

f° 30r (p. 60)

Chanson piteuse composee par frere Olivier maillard. et se chante comme Bergeronnette savoysienne.

Il fault mourir a ce coup cy
Puis que le gra*n*t sainct est sonne
Navez vous point ouy le cry
Quant a moy je suis estonne
Monde tu es bien assomme
Ne pense tu point a cela
Chascun a este adjourne
Pour rendre compte et reliqua
    Generale citation
A este donnee a chascun
En plaine predication
Quant a moy je n'ay paour que d'un
Bien scay que nul n'eschappera
Et ne respondra pour aucun
Car chascun pour soy parlera
Pour rendre compte et reliqua
    Par les freres predicateurs
Sommes citez et convoquez
Entre vous endurcis pecheurs
Ne faictes que vous en mocquer

f° 30v (p. 61)
Mais la mort vous viendra croquer
Devant qu'il soit ung an en ca
Lors vous aures bel escouter
Pour rendre compte et reliqua
    Nous sommes aussi invitez
Souvent par flagellations
Maladies, infirmitez
Et maintes tribulations

1372 Imprimé *seel*

Divines inspirations
Remors de conscience y a
Nous donnent persuasions
Pour rendre compte et reliqua
    Que vous en semble gaudisseurs
Qui en tout mal vous employez
Ne congnoissez vous les prescheurs
Que frere Olivier vous nommez
Nostre terme pas n'oubliez
Il fault aller de par dela
Devant que soient deux ans passez
Pour rendre compte et reliqua
    Bonnets rouges et chapeaulx blancs
Ribleurs et bateurs de pavez
Vous mourrez tous pour parler franc
Et seres damnez ou sauvez

f° 31r (p. 62)
Maillart vous a tres bien lavez
Las vous amenderes vous la
Qui menez la vie que vous scavez
Pour rendre compte et reliqua
    Levez les cueurs et vos espritz
Femmes q*ui* menez haultz caquetz
Estes vous allees offrir
A ces festages et bancquetz
Et aux estrangiers par acquestz
Dieu scait les maulx qui se font la
Vos proces sont desja tous faictz
Pour rendre compte et reliqua
    Quant quelque vice commettras
Considere que dieu le voit
Soit tant secret que tu vouldras
Aussi le dyable l'appercoit
Pour vray se dieu le permettoit
Il te estrangleroit sur cela
Mais fol ne croit tant qu'il recoit
Pour rendre compte et reliqua
    Vous aultres qui avez l'autruy
Indeuement et oultre gre
Ou qui par faulx langageri
Avez personne revele

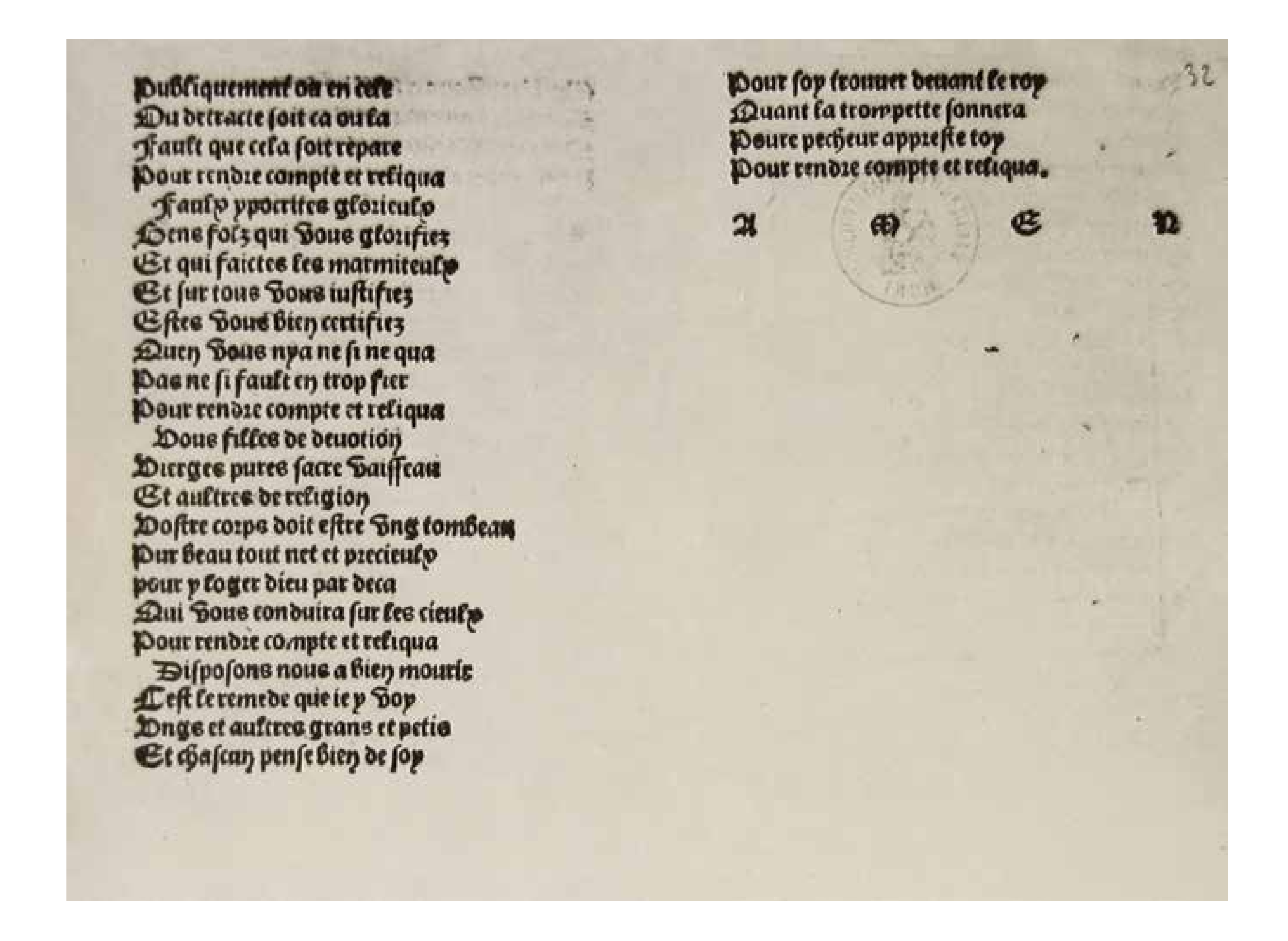
f° 31v (p. 63)
Publiquement ou en cele
Ou detracte soit ca ou la
Fault que cela soit repare
Pour rendre compte et reliqua
    Faux ypocrites glorieulx
Gens folz qui vous glorifiez
Et qui faictes les marmiteulx
Et sur tous vous justifiez
Estes vous bien certifiez
Qu'en vous n'y a ne si ne qua
Pas ne s'i fault en trop fier
Pour rendre compte et reliqua
    Vous filles de devotion
Vierges pures sacre vaisseau
Et aultres de religion
Vostre corps doir estre ung tombeau
Pur beau tout net et precieulx
pour y loger dieu par deca
Qui vous conduira sur les cieulx
Pour rendre compte et reliqua
    Disposons nous a bien mourir
C'est le remede de je y voys
Ungs et aultres grans et petis
Et chascun pense bien de soy

f° 32r (p. 64)

Pour soy trouver devant le roy
Quand la trompette sonnera
Povre pecheur appreste toy
Pour rendre compte et reliqua.
AMEN

f° 32v (p. 65)

[illustration]



Publiquement ou en celle
Ou detracte soit ca ou la
Fault que cela soit repare
Pour rendre compte et reliqua
Faulx ypocrites glorieulx
Gens folz qui vous glorifiez
Et qui faictes les marmiteulx
Et sur tous vous iustifiez
Estes vous bien certifiez
Quen vous nya ne si ne qua
Pas ne si fault en trop fier
Pour rendre compte et reliqua
Vous filles de devotion
Vierges pures sacre vaisseau
Et aultres de religion
Vostre corps doit estre ung tombeau
Pur beau tout net et precieulx
Pour y loger dieu par deca
Qui vous conduira sur les cieulx
Pour rendre compte et reliqua
Disposons nous a bien mourir
Cest le remede que ie y voy
 Unges et aultres grans et petis
Et chascun pense bien de soy

Pour soy trouver devant le roy
Quant la trompette sonnera
Povre pecheur appreste toy
Pour rendre compte et reliqua.

A M E N

32

**archive 1520 - transcription***

voir le document numérisé sur : *http://cantalogue.agglo-niort.fr*

Auteur : **Pierre Garcie dit Ferrande**

SOURCE : Bibliothèque municipale de Niort
Cote : RES P161E//ScA2951

Imprimé : « *Le grant routtier* »

Origine : Édition de Poitiers, 1520, don de La Fontenelle de Vaudoré, Armand-Désiré de (1784-1847).

Titre : Le volume de la bibliothèque municipale de Niort porte un titre rouge et noir ainsi conçu : *Le grant routtier et pillo//tage et enseignement pour encrer tant es ports/havres/que || aultres lieux de la mer/fait par Pierre garcie dit Ferrande. || tant des parties de France Bretaigne.Engleterre.Espaigne || Flandres. et haultes Alemaignes... Avec ung kalendrier et compost a la fin dudit livre tres || necessaire a tous compaignons. Et les jugemens doleron tou//chant du faict des navires. || Et sont a vendre a Poictiers. Au Pellican.*

Imprimeur : Marnef, Enguilbert de (actif de 1517-1529) ; à la fin du livre : *Cy finist le Routtier et pillotage de la mer. de Pierre || Garcie.dit Ferrande. Des costes de Flandres Engleterre.Espaigne et Bretaigne.qui parle des dangiers/paux/et || Routtes de la chenal de mer desdit pays. Imprime nouvel//lement a Poictiers par Sire Enguilbert de Marnef. de//mourant a lenseigne du Pellican pres le Palays.*
Le verso du centième et dernier feuillet, contient le *Privilège* de 1520, ainsi que la marque d'Enguilbert de Marnef et ses initiales E. I. G. D. M. N. (Enguilbert, Jean, Geoffroy de Marnef), et la légende : *Benedictum sit nomen Domini.*

Type : monographie imprimée, non chiffrée ; feuillet : 100 ; 200 pages ; Figures sur bois ; in-4° ; 19 cm ; car. goth.

Signature : $[]^2$ A-M8 $[]^2$ A - J8 ; figures sur bois.

Description : avec *Privilège* du roi François I^er^, 27 août 1520 à 1523 ; page 197 à 199. Avec figures grossières sur bois, insérées dans le texte, représentant la forme des bancs de rochers et des écueils les plus dangereux : soit 62 figures dont 59 dessins d'amers. Une signature en 1483 par Pierre Garcie, première partie achevée en mai 1483 ; et une autre partie achevée en juin 1484, par Pierre Ferrande.

---

Remerciement
La transcription a été reprise et vérifiée par :
Annick Englebert, Agrégée en linguistique française, Université Libre de Bruxelles ; http://homepages.ulb.ac.be/~anengleb/ - spécialisée en *histoire interne de la langue française, philologie française (Moyen Âge et Renaissance), poétique médiévale, gastronomie historique.*
Le texte de 1520 est sur son site : http://www.diachronie.be/textes_hlf/1520-garcie/index.html

Bien que l'impression soit de bonne qualité, l'ouvrier qui a composé le texte réalise un travail peu soigné. Dans notre transcription, les nombreuses fautes avérées (bourdons, coquilles, mastics) ont été corrigées ; les formes rejetées sont signalées en note. En vue d'en améliorer la lisibilité pour le lecteur moderne, le texte a été toiletté sur les points suivants :

- Les abréviations ont été développées ; les lettres restituées ont été mises en italiques.
- Les espaces entre les mots et les apostrophes comme marques d'élision ont été introduites en prenant pour référence les entrées des mots dans les dictionnaires de la langue du xv^e^ siècle ; pour les toponymes, vu la stabilité des graphies du copiste, les blancs ont été conservés tels que dans l'original.
- Les lettres, mots ou parties de mots omis ont été restitués entre parenthèses.
- Les lettres imprimées mais peu lisibles ont été indiquées entre crochets.

La ponctuation et l'usage des majuscules ont en revanche été conservés tels que dans l'original.

Pour l'édition critique du texte (voir page 54).




Le grant routtier et pillo/tage et enseignement pour encrer tant es ports/ haures/que aultres lieux de la mer/fait par Pierre garcie dit ferrande. tāt des parties de France. Bretaigne. Engleterre. Espaigne Flandres. & haultes Alemaignes. auecques les dangiers des Portz haures. Riuieres & chenalz des parties & regions susdictes. Auec vng kalendrier et compost a la fin dudit liure tres necessaire a tous cōpaignons. Et les iugemens doleron touchant du faict des nauires.

¶ Et sont a vendre a Poictiers. Au Pellican.

Cum Priuilegio.

*Le grant routtier et pillotage et enseignement pour ancrer tant es ports havres que aultres lieux de la mer fait par Pierre Garcie dit ferrande.*

f° 1r (p. 1)

Le grant routtier et pillotage et enseignement pour encrer tant es ports, havres, que aultres lieux de la mer, fait par Pierre garcie dit ferrande. ta*n*t des parties de France. Bretaigne. Engleterre. Espaigne Flandres. *et* haultes Alemaignes. avecques les dangiers des Portz Havres. Rivieres *et* chenalz des parties et regions susdictes. Avec ung kalendrier et compost a la fin dudit livre tres necessaire a tous co*m*paignons. Et les jugemens d'oleron touchant du faict des navires.
Et sont a vendre a Poictiers. Au Pellican.
Cum Privilegio.

f° 1v (p. 2)

**CY commance le pillotage routtier** et encrage de la mer. tant des parties de France. Bretaigne. Engleterre. Espaigne. Fla*n*dres et aultes Alemaignes avecq*ues* les dangiers des portz, havres, rivieres, *et* chenalz des parties *et* regio*n*s susd*ites*. Co*m*pose par Pierre garcie. alias Ferrande demoura*n*t a sainct Gilles sur vie. Lequel p*ar* le conseil et advis, avecques les oppinio*n*s de to*us* les maistres expers du noble, tressubtil, habille, courtoys, azardeux, *et* dangereux art et mestier de la mer. ta*n*t que des pillottes de la noble ville de ho*n*nefleur. que des villes de Cant, Brest, Croisic, Sainct Gille sur Vie, Olonne, Rochelle, *et* tout Brouage. Par lesqueulx *et* moyen d'eulx avecq*ues* la petite capacite et subtilite de mon petit engin et entendeme*n*t ay voulu entrepra*n*dre, faire, et co*m*poser ce p*resen*t livre. lequel do*n*nera co*n*gnoistre et scavoir co*m*ment ung chacun qui vouldra apprendre l'art et science tressubtille. et quasi divine: du noble mestier de la mer. Et d'icelle eviter et fouir to*us* les dangiers perilz, *et* marees pleines de impetuosite courans et undes bouillantes. Avecques les merques, et enseignes des aultres: de tous les havres des pays susd*itz*. Aussi la demonstration de l'aterrage des regio*n*s et coustes d'espaigne qui est chose tresdangereuse a ceulx qui n'y ont hante p*ar* plusieurs fois. Et pour icelle terre congnoistre: ay trasse, tire, *et* figure p*ar* figures semblables les caps, poinctes, *et* montaignes les plus apparoissantes et congnoissables de lad*ite* coste d'espaigne: avecq*ues* les lieues et distances desd*ites* choses. Et si aucune chose ay delaisse. je me soubzmetz a la correction des nobles, et ge*n*tilz mariniers des lieux dessus no*m*mez: esqueulx me reco*m*mande. Et a dieu.
**Pierre garcie alias Ferra*n*de a Pierre** ymbert mon fillol et chier amy Salut pardurable. Quant je

f° 2r (p. 3)

considere (mon filol et tresloyal amy) les grans perilz et dangiers qui sont es undes *et* gouffres marins. Lesqueulx par la grace de dieu tout puissant, intercession, priere, et oraison de la tresdigne et sacree vierge marie. et de madame saincte Katherine. et de madame saincte Barbe j'ay evite et fouy et d'iceulx suis eschappe avecques grans peines et labeurs. J'ay voulu pour toy soubvenir et aider a congnoistre la maniere et facon co*m*mant tu pourras eviter les gra*n*s et miserables perilz de la mer veheme*n*te. Co*m*poser et te envoyer ce present livret Lequel te demonstrera a congnoistre et scavoir les noms des vens et ryns d'iceulx. En presuposant touteffois que sache toy et autre departir la lune du soleil. Lesqueulx soleil et lune sont guyde et garde de tous gentilz co*m*paignons fluctuans et seillans par my les undes innumerables de la mer: tant en faictz de marchandie que pescherie. Touteffois co*m*bien que le soleil et lune donnant a congnoistre et scavoir les heures. le soleil par jour: et la lune par nuyt. ¶ Si ay je voulu te donner a scavoir et congnoistre sans veoir ny soleil ny lune l'heure de mynuyt: et l'osbe du jour. et tout pourras congnoistre en la figure sequente. sans avoir orologe compassent heure ou demye ny sans co*m*pas de nuyt clere. Adieu. a sainct gille. le dernier jour du moys de may. L'an de l'incarnation jesuchrist. Mil quattre cens. quatre vingts. et Trois.
¶ S'ensuyt la figure laquelle demonstre a congnoistre et scavoir les heures de nuyt. Scavoir est la mynuyt: et l'obe du jour sans soleil ny lune ny sans compas: et sans orologe co*m*passent heure ou demye. avecques les noms et ryns des vens. qui est chouse tressubtille et necessaire Pour le mestier subtil et ingenieux de la mer.

f° 2v (p. 4)

[figure sans légende]

f° 3r (p. 5)

**S**Ache que quant les gardes du Nort. C'est a dire les deux estoilles: seront en ung chascun de ces Ryns, ou quars de vent ci dessus mys en Itelle forme do*n*t chascun quart vault une heure de nuyt, ou de jour, par ainsi qu'ilz sont escriptz en apres. par telle co*n*dition qu'il sera mynuyt ou aube de jour. Et le pourras congnoistre par la figure et co*m*pas precedente. Et note que la figure de l'homme mise ondit compas fera demonstrance des choses dictes. En mettent le cueur d'icelluy homme endroit l'estoille du Nort: le chief contremont. Et comprendre par similitude que le chief de l'ho*m*me soit le nort. Et quant les deux estoilles seront droit dessus le chief elles seront au nort. et ainsy. des autres membres comment ilz sont figures.
Et pour la maniere mieulx comprendre il est convenable chose d'avoir aucun commancement lequel sera en premier moys de l'annee qui se nomme Janvier. Et premier Janvier
En la my ja*n*vier Gardes a l'est minuyt Gardes au nort aube de jour A la fin de janvier Gardes a l'est quart de nordest mynuyt Gardes au nort quart de nordest aube de jour.

Febvrier

En la my febvrier Gardes au nordest ung quart de l'est minuyt Gardes au nort aube de jour A la fin de febvrier: gardes au nordest minuyt Gardes au nort quart de noroest aube de jour.

Mars

En la my mars Gardes au nordest quart de nort mynuyt Gardes au noroest quart de nort aube de jour A la fin de mars Gardes au nort quart de nordest minuyt Gardes au noroest aube de jour.

Apvril

En la my apvril Gardes au nort minuyt Gardes au noroest aube de jour A la fin de apvril gardes au nort quart de noroest minuyt Gardes au noroest quart de oest aube de jour.

May

f° 3v (p. 6)

En la my may Gardes au noroest quart de nort mynuyt Gardes a oest quart de noroest aube de jour. A la fin de may Gardes au noroest minuyt. Gardes a l’oest aube de jour.

Jung

En la my jung Gardes au noroest quart de oest minuyt Gardes a l’oest aube de jour A la fin de jung Gardes a l’oest quart de noroest minuyt Gardes a l’oest quart de syroest aube d*e* jour.

Juillet.

En la my juillet Gard*es* a l’oest minuyt. Gard*es* au siroest quart de su aube de jour A la fin de juillet Gardes a l’oest quart de syroest minuyt. Gardes au su quart de syroest aube de jour.

Aoust.

En la my aoust Gardes au syroest ung quart de oest minuyt. Gardes au su aube de jour. A la fin de aoust Gardes au siroest minuyt Gardes au su quart de suest aube de jour.

Septembre

En la my sept*em*bre gardes au siroest quart de suminuyt gardes au suest quart de su aube de jour A la fin de sept*em*bre Gardes au su quart de siroest minuyt. Gardes au suest aube de jour.

Octobre

En la my octobre Gard*es* au su minuyt gard*es* au suest quart de l’est aube de jour A la fin de octobre Gardes au su quart de suest minuyt Gardes a l’est quart de suest aube de jour.

Novembre.

En la my nove*m*bre Gardes au suest quart de su minuyt Gardes a l’est quart d*e* nordest aube de jour A la fin de nove*m*bre Gard*es* au suest minuyt Gardes au nordest quart de est aube de jour.

Decembre

En la my decembre Gardes au suest quart d’est minuyt Gard*es* au nordest quart de nort aube de jour. Et commance la nuyt a moindrer A la fin de decembre Gardes a l’est quart de suest minuyt. Gardes au nort quart de nordest aube de jour.

f° 4r (p. 7)

S’*en*suyt la maniere de trouver la lune nouvelle par maniere tressubtille

**Q**Ui veult estre bon marinier
Luy convient par raison trouver
La maniere et la facon
En quel temps et saison
La lune est nouvelle par raison
Aussy cougnoistre sans fiction
Savoir en tout temps tu pourras
De la lune et du renouveau
Ung nombre en ce livre trouveras
Lequel quant bien nombre l’auras
De la lune le renouveau a seurte
Tu trouveras la pure verite
Pour ta main sans point d’aultre livre
Qui est chouse tres fort abille

Pour savoir la nouvelle lune

**S**I tu veulx savoir trouver la lune nouvelle p*ar* ta main Prens troys de tes dois C’est assavoir le premier qui sera le poulce et les autres deux dois ensuyvans Premier Compte sur ledit poulce le nombre de dix huyt tout a ung coup et sur l’autre doy ensuyvant compte le nombre de dix. et seront vingt et huyt Et sur le tiers doy qui sera le maistre doy de ta main compte autres dix et feront en toute somme trente et huyt C’est assavoir dix huyt sur le premier ving thuit sur le segond et trente huyt sur le tiers
Item plus sache quel nombre d’or nous courons iceluy an enq*ue*l tu seras ou vouldras estre sans co*m*pter les milliers ny les ce*n*s mes tant seuleme*n*t les ans au dessoubz des cens du nombre du datte de l’an ou tu seras ou d’icelluy ou tu vouldras prendre a trouver la lune nouvelle et compte icelluy no*m*bre sus tes troys doys dessus nommes par les menuz

f° 4v (p. 8)

Et Premierement il te convient compter sur le premier qui est le poulce Ung. et sur l’autre doy ung autre et seront deux et sur le tiers qui est le maistre doy ung autre et seront troys Et de rechief compte sur le poulce. le quart et ainsi subsecutivement sur les susd*itz* troys doiz tout led*it*

nombre ensuyvant jusq*uez* a la fin dudit nombre de l'annee ou tu courras ou seras. Et le doy ou finira led*it* nombre prens le nombre dudit doy comme devant est escript et nombre. Scavoir est si c'est sur le poulce prens et compte dix huyt. Et si c'est sur l'autre prouchain prens et co*m*pte. xx. et huyt. Et si c'est sur l'autre qui est le maistre prens et compte. xxxviii. Et ce faict prens et assemble ce nombre d'icelluy doy et nom de l'autre ensuivant mais seullement duquel et sur lequel finira le nombre de l'an que tu vouldras. Et sache combien le tout se montera en nombre et en somme. Et puis fais tant de fois. co*m*me tu pourras jusques a troys foys et seront. iiiixx. et x. Et puis sache combien il en demeure au dessus des troys foys xxx. qui font. iiii. xx. dix. Et tout se qui demourra au dessus sera le cours et nombre pour trouver et congnoistre la lune nouvelle par toute icelle annee dont prendras ledit nombre.
Et par ce veille bien scavoir combien il en demeure au dessus quatre vings dix dudict nombre devant escript.
Et asemble avecq*ue* ce no*m*bre par chascun moys ung jour en comprenant le moys de mars pour le premier jusques au moys auq*ue*l tu vouldras prendre ou trouver la nouvelle lune. ¶ Et compte le premier jour dudit moys pour ung Et assemble les jours desditz moys deva*n*t avecques le remane*n*t et demoura*n*t du nombre au dessus. iiii. xx. x. Et sache combien il y a en nombre. Et autant de nombre comme tu trouveras et autant de jours aura la lune le premier jour dudit moys.
¶ Exemple familier. Pre*n*s que en l'an mil cinq cens. xx.
tu veulx trouver ladicte lune nouvelle il te fault scavoir que le

f° 5r (p. 9)
nombre d'icelluy an pour trouver la lune sera d'ung. Et par ce ung sera le no*m*bre en toute ladicte annee. et te co*n*viendra co*m*pter le no*m*bre susd*it* qui est ung. et compter le moys de mars par ung. Et seront deux et puis compter le premier jour de mars par ung et seront trois. Et ainsi le premier jour du mois de mars la lune aura trois jours Et ainsi des autres mois en co*m*ptant pour chascun mois ung jour. et le premier jour du mois onquel tu vouldras prendre la nouvelle lune
¶ Et si c'est l'annee du bissexte compte. par chascun moys ung jour jusques au moys onquel tu vouldras pre*n*dre la lune nouvelle comme devant est dit et icelluy moys pareillement par ung.
Et empres compte par le bissexte ung jour et le premier jour du moys Et autant de jours comme tu trouveras et auta*n*t de jours aura la lune le p*re*mier jour d'icelluy moys onquel la vouldras trouver nouvelle.
Et si le nombre des jours et des moys passe trente en nombre autant de jours comme il y aura au dessus de trente auta*n*t de jours aura la lune nouvelle le premier jour dudit moys.

¶ Pour trouver le bixssexte par ta main

¶ Il te convient scavoir quel nombre d'or nous courrons en l'an sans compter millier ny cens mais seullement le nombre au dessoubz. Et mettre icelluy nombre en quattre parties.
Et s'il se trouve an entier en chascunes des quattres parties tu auras bissexte icelle annee.
Et s'il se trouve dimy an: ou quart d'an ou troys quars d'an il n'y aura point bissexte. Mais seullement quant il y aura an entier sera bissexte comme dit est.
¶ Veille scavoir quel no*m*bre et datte de l'an prent son co*m*maincement et se commaince a la feste de nostre Dame de mars Et pourtant il fault prendre le moys de mars pour le premier

f° 5v (p. 10)
Si tu veulx trouver le nombre et lune nouvelle

Pour scavoir quant jours chascun moys a.

**J**E presupose que tu sache les noms d'ung chascun moys de l'an. Mais te fault monstrer et do*n*ner a co*n*gnoistre qua*n*t jours a ung chascun desditz moys car les ungs en ont plus que les autres
¶ Premierement il te fault compter sur ton poulce et sur l'autre doy prochain ensuyvant tous lesditz moys et commencer premier sur le poulce et compter janvier et sur l'autre febvrier et consequemment les autres moys ensuyvant.
Mais il fault que tu compte jullet et aougst les deux sus le poulce. Et tous ceulx qui escherront sus le poulce auront tre*n*te et ung jour. Et tous ceulx qui escherront sur l'autre doy auront trente jours Excepte le moys de febvrier qui n'a q*ue* vingt huyt quant il n'y a point bissexte mais l'annee du bissexte il en a vingt neuf. Pour departir la lune du soleil
Si tu veulx repartir la lune du soleil premierement il te co*n*vient scavoir et noter que en ung an y a troys cens. lxv. jours. enquel trouveras huyt mille sept cens. lx. heures en mettant p*ar* chascun jour naturel. xxiiij. heures Et c'est par chascun cent jours deux mille quatre cent heures. qui ce montent par lesd*itz* troys cens. lx. et cinq jours huyt mille sept cens. lx. heures Enquelles heures tu trouveras le cours de sept. cens xxx. marees de douze heures par maree Lesquelles l'on despartist en. xiiij. cens. lx. marees de six heures par maree en comptant flaux et esbe scavoir est six heures de flaux *et* six heures d'esbe *et* en ce faisent tu trouveras tes huyt mille sept cens. lx. heures.
¶ Et sache que en cours de ces huyt mille. sept cens. lx heures y a le cours de douze lunes et ung renouveau et prime
En comptant. xxx. jours par lune et cinq jours par prime et renouveau Et ainsi trouveras troys ce*n*s. lx. et cinq jours par

f° 6r (p. 11)
chascun an mettent. xxx. jours par chascune lune. Lesquelles lunes[1363] desditz trente jours ont le cours de huyt ryns de vent p*ar* chascu*n* jour naturel Lesquelx huyt ryns de vent sont dep*ar*tis et divises en. xxx. et deux quars par chascun jour naturel. Et y a en cours de ces trente et deux quars de vent par chascun jour naturel deux marees de douze heures par maree flaux et esbe six heures de flaux et six d'esbe et fero*n*t les deux marees xxiiij heures par chascun jour naturel deux marees. Qui se monte*n*t par ung chascun renouveau de lune de quinze jours trente marees de. xij. heures par maree Et vauldro*n*t les tre(n)te marees de douze heures p*ar* chascun renouveau troys cens soixante heures
¶ Et pour departir ces Trente marees de xij. heures par maree en quinze jours de renouveau de lune et en. xvi. quars de vent il te convient mettre. xxii. heures et dimye par chascu*n* quart de vent qui ce montera en quatre quars par chascun ryn de vent quatre vings dix heures et seront troys jours et troys quars de vingt quattre heures par jour naturel qui vouldro*n*t quatre. xx. dix heures Et ainsi trouveras quatre. vingtz *et* dix heures par ryn de vent par jours et par quars.
Et sera de quattre. xx. dix heures le soleil a l'est plaine mer. Et la lune sera au nordest
Et de neuf. xx. heures qui sont deux ryns de vent et sept jours et dimy le soleil au suest sera plaine mer la lune sera au nordest Et sera la lune a autant de heures du soleil co*m*me il a qu'elle est nouvelle.
¶ Lune de. xij. xx. xxx. heu*res*. le soleil au su sera plaine mer Et sont unze jours et ung quart de. xxiiij. heures par jour Et xij. quars de ve*n*t de xxii. heures et dimy p*ar* quart de ve*n*t *et* sont. iii ryns de ve*n*t de. iiii. xx. x. heures p*ar* chascun ryn de ve*n*t qui ce mo*n*tant les troys ryns deux cens. lxx. heures.

1363 Imprimé *luues*

¶ Lune de troys cens. lx. heures le soleil au syroest c'est plaine mer la lune est au nordest.

fº 6v (p. 12)

¶ Et ainsi sont departies ces xxx. marees en. xv. jours de lune en. xvi. quars de vent par les heures en mettant. xxij. heures et dimye p*ar* quart de vent et. xxiiij heures par jour naturel Et en ce faisent tu trouveras par chascune lune entiere sept cens. xx. heures par jours p*ar* quars. Et trouveras. lx. marees de. xij. heures par maree lesquelles sont departies en cent. xx. marees en metta*n*t p*ar* chacun ryn de vent. iii. jours et. iii. quars de xxiiii. heures par jour et quattre quars de vent de. xxij. heures et dimye p*ar* quart. Et ainsi vault ung chascun ryn de vent quatre vingts dix heures et vault dimye maree de six heures par maree. Scavoir est six heures de flaux ou six heures de esbe ou jusant.
¶ Et par ce si on te deme*n*de quant jours il y a en l'an. Respo*n*d troys cens. lx. v. jours s'il n'y a bissexte. car il en y a ung deve*n*tage.
¶ Si l'on te demande quant heures y a en ung an Respond huyt mille sept cens. lx. heures.
¶ Si l'on te demande quant marees y a en ung an Respond quattorze cens. lx. marees de. vi. heures par maree ainsi que dit est dessus
¶ Si l'on te demande qua(n)t lunes il y a en l'an respond. douze lunes de. xxx. jours p*ar* lune et ung renouveau et prime de cinq jours.

S'ensuyvent les ryns des vens

**E**N l'an y a quatre ryns de vent. Enqueulx tie*n*nent to*us* les mariniers que la lune ne renouvelle jamais.
C'est assavoir des le nordest jusques a l'est. des l'est jusques au suest des le syroest jusques a l'oest des l'oest jusques au noroest.
¶ Par an y a vingt ryns de vent q*ui* sont departiz en. xxxij. quars p*ar* chascun jour naturel qui valent chascun quart de ve*n*t tant pour le departisseme*n*t de la lune q*ue* pour la dep*ar*tir en. xxx parties de. xxij. heures et dimye. Qui se montent par chascun

fº 7r (p. 13)

ryn de vent. iiiixx. x. heures. Et tout ce monte p*ar* chascun renouveau de lune. ccc. lx. heures. Et par le deschoiment autant : et ainsi vault chascune lune sept cens vingt heures.
¶ Il te convient scavoir quant au departissement d'ung jour naturel pour departir les heures du jour en. xxxij. quars de vent chascun quart ne vault que troys quars de heure.

S'ensuyt la maniere de routoier

**S**I tu veulx bien et perfectement co*m*passer une route il te fault scavoir ce que te enseignere Et premier sache. que en une route de. iiii. xx. lieues ung de ces quars de vent hors de route laquelle tu feras. portet une navyre seize lieues le haut ou le bas.
¶ Exemple familier si te veulx seilleir en une route q*ui* gise nort et su co*m*me faict bellisle et sainct hoigne et tu preigne ung quart de nordest ou de syroest ou de noroest ou de suest icelluy quart de vent te portera. xvi. lieux l'hault ou le bas. en. iiiixx. l*ieues*.
Sache que en. iiii. xx. lieux ung dimy ryn de ve*n*t qui sont deux quars de vent portent une navyre. xxxij. lieux. l'hault ou le bas
Sache q*ue* en xl. lieues de seilleure dimy ryn de vent ne vault q*ue* seze lieues
Sache que en une route de huyt vingts lieues ung quart de vent vault. trente et deux lieues.
Sache que en. xl. lieues de seilleure ung quart de ve*n*t ne vault que huit lieues en l'hault ou bas.
Sache que en une route de vingt lieues de seilleure ung quart de vent dehors de route ne vault que quattre lieues.
Et en toutes ces routes et seilleures il fault scavoir s'il y a maree transportent l'hault ou le bas. Et s'il y a aucunes marees il fault bien les compasser: et s'il advient par aucun cas en faisant ladicte seilleure et route qu'il te faille metre to*n* navire a la cappe et q*u'i*l te conveignet cappoier il te fault bie*n* que tu advise

fº 7v (p. 14)

enquel ryn de vent tu mettras le cap de ton navire car ung navyre a la cappe court tousjours l'advent. Et par ce donne toy garde de ton navire affin que ne soye deceu.

S'ensuyt les marees de bretaigne normendie et picardie

**P**Ar ce que la couste de bretaigne est dengereuse pareilleme*n*t et les coustes de normendie *et* pycardie j'ay voulu te monstrer les movemens des marees co*m*ment elle primant et retardent en aulcuns lieux plus que es autres comme tu doibz scavoir et entendre. Et mesmement il te fault scavoir en quel ryn de vent elles se declina*n*t et arrestent par leurs plains co*m*e tu pouras tantost co*n*gnoistre en voya*n*t ce q*ue* te diray

¶ Et premierement

¶ Sache que en toute la couste d'espaigne de Guyenne de poictou et bretaigne jusques au ras de fontenaux la lune au nordest c'est plaine mer Mais ceste maree est ung peu trop tardyve[1364] par toute lad*ite* couste d'espaigne.
Item sache les marees du bas d*e* sain juq*ue*s en flandres p*re*mier Au ras de sayn la lune au syroest ung quart de su plaine mer et au suest quart d'est basse mer.
Au ras de fo*n*teneau la lune au nordest quart de nort plaine mer A sainct mahe la lune au nordest plaine mer et au suest basse mer Au four la lune au nordest ung quart d'est plaine mer
A porsal et a bergroach la lune a l'est nordest plaine mer *et* au suest basse mer. A gouain ou ligana*n* la lune a l'est nordest plaine mer *et* au suest basse mer.
A l'isle de bas au deda*n*s la lune a l'est nordest plaine[1365] mer
¶Et d*e*hors l'isle de bas devers la lava*n*diere la lune au nordest plaine mer. Et des l'isle de bas jusques a sainct malo tout du long de la couste et port bla*n*c la lune a l'est plaine mer. et

fº 8r (p. 15)

la lune au su basse mer
¶ A melenem la lune au su quart de siroest basse mer et a l'oest quart de noroest plaine mer
A sept isle la lune a l'est suest plaine mer Et au su syroest basse mer Et de l'isle de bazpaoul jusques a sainct malo tout au long de la couste jusques a carteras la lune au su basse mer a terre. Et la lune a l'oest plaine mer
A grenoise dehors la lune a l'est suest plaine mer. A chausoye et a grenoise a jarse a forc a erc et a l'orance La lune au su basse mer a terre et a l'oest plaine mer. Mais dehors la lune a l'est plaine mer A rocquedoe la lune au suest ung quart de l'est plaine mer ¶ Au ras de brehac la lune a l'est plaine mer et au su basse mer. A la ferrere la lune au suest plaine mer. Au ras blanchart La lune au suest quart de su plaine mer.
Mais a la houcque et oro*n*noy et a orne qui est la terre d'ung bort et d'autre du ras blanchart la lune au suest plaine mer a terre les ungs prenent ung quart d'est. Entre cert et oro*n*noy il y a ung banc qui s'appelle Le banc de chare *et* il y a dessus ce banc neuf brasses Dehors casquet la lune au suest plaine mer les autres la prenent a l'est suest Et au su syroest basse mer

1364 Imprimé *tradyve*
1365 Imprimé *pliane*

A la hacque et oro*n*noye la lune au su quart de syroest basse mer a terre A chenebouc. a barfleur et a la hacque la lune au su syroest basse mer a terre la lune a l'est suest plaine mer.
A quarteras la lune au su suest plaine mer et oest syroest basse mer. et de chief de caux jusq*ue*s a dyepes la lune au su suest plaine mer. En sayne a la fosse de l'eure aussi pour l'espurin de la ryve la lune devalente de suest plaine mer.
Dehors de entifer jusques au bas de somme au couvers la lune au su plaine mer c'est assavoir en rade mais ailleurs il fault la lune ou suest pour le plain En soubme la lune au su plaine mer.

f° 8v (p. 16)

Et de mortes eaues et de vent d'amont la lune au su suest plaine mer.
¶ A estables et a bouloigne jusques a l'establyere de tenet la lune o su suest plaine mer dedans et dehors la lune o su plaine mer. A l'estricte de calays la lune o syroest plaine mer
Et de l'estricte de calays jusques a l'ostande la lune o su suest basse mer et de l'ostande jusques a la boucquebergue la lune o suest ung quart de su basse mer. Et sus tous les bancs de fla*n*dres la lune o su plaine mer Au cap de lopyn la lune o su plaine mer. En l'escluse en flandres la lune au su plaine mer.

¶ S'ensuyvant les marees de hirlande

**L**Es marees d'irlande et d'arefort jusq*ue*s a l'isle men la lune o nort norest plaine mer En islande la lune a l'est nordest plaine mer. En la mangue sainct george la lune a l'est quart de nordest plaine mer
Es isles de remeze a villeforde et en galles la lune a l'est quart de nordest plaine mer.
Et de londres a sorlingues la lune a l'est quart de nordest plaine mer en la route. Et sache que de lissart jusques le travers de torres en chenau pour les. xxv. brasses gist la maree au suest quart de su plaine mer Et dure ceste maree. jusques a torres

¶S'ensuyt ung argument tressubtil

**J**E te demande en ceste maniere
Quattre navires partans d'une riviere
Seillans tous ensemble pour aller
En guerre certainement sus la mer
Les deux premieres a leurs povoirs.
Courant sus l'ouest noroest
De tous eulx par consentement

f° 9r (p. 17)

La seiglure de lieues ung cent
Hors du cap dont ilz sont bouges
A leurs povoir et voluntes
Sont alles certes sans arroist
L'autre sus l'oest noroest
A couru aussi certainement.
De lieues jusq*ue* a ung cent
Le quart navyre sans effroy
A couru sus le su siroest
Pour veoir s'il trouvera racade
Par le conseil de son pillate
A voulu aussi certainement
Pour cuyder trouver au vent
Courre jusq*ue* a lieues cent
¶ Vous qui cest argument lises
En ce livre et regardes
Respondes moy dilligemment
Et me dictes sire comment
Des deux navyres qui avoient
Couru sus l'oest noroest
L'un des deux fait voille et s'en va
En quel ryn de vent il fauldra
Courre pour trouver le plus pres
Cil qui a couru oest syroest ¶ Respond
¶ Va sus le su
Et celuy trouve tous deux ensemble
Dictes moy sans point de faillance
En quel ryn de vent ilz pourroient
Trouver cil du su siroest ¶ Responce
Va sus[1366] le suest
Cestuy trouve les troys ensemble

f° 9v (p. 18)

Dictes moy par quelle science
Et par quel ryn de vent a leur gre
Il pourront trouver cil qui est ame*n*ne
Et l'arriere des troys demoure ¶ Responce
¶ Va pour le nort noroest
¶ S'ensuyt les traversees et routes d'espaigne de poyctou et bretaigne pour scavoir en quel ryn de vent les poinctes des terres demeurent les unes

1366 Imprimé *Vas us*

des aultres.
¶ Et premierement.

**S**Ainct Jehan de lucz et les asnes de bordeaux gisent nort et su Et y a de l'ung a l'autre xliii. lieues
Les asnes de bordeaulx et laquestive nort et suquart de nordest et de syroest et y a de l'un a l'autre. xlviii. lieues
Les asnes de bourdeaulx et machessac gisent nort nordest et su syroest et y a de l'un a l'autre. xlvii. leues
Les asnes et sainct ander nordest et syroest quart de nort et de su et y a soixante lieues
Les asnes et villevicieuse nordest et syroest et y a. lxx. leues.
Les asnes et les pannes de cosson nordest et syroest. Et prens ung quart d'est et de l'oest et y a. iiiixxi. lieues
Le partuys d'antioche et le fier de fonterabye gisent nort et su et y a de l'un a l'autre. lx. leues Et passeras dehors des asnes de bordeaux
Ledict pertuys d'anthioche et machessac gisent nort et su quart de nordest et de syroest et y a de l'ung a l'autre. lvij. lieues
¶ Ledict pertuy et l'isle sainct vincent gisent nordest et syroest et prens ung quart de nort et de su et y a. lxx. lieues
Ledit pertuys et sainct hoingne gisent nort nordest et su syroest et y a. lxvi. lieues.
Led*it* pertuys et juion nordest et syroest. lxxvi. lieus
¶ Ledict pertuys et cap de vayres gisent nordest et syroest et prens ung quart de l'est et d'oest et y a de l'un a l'autre. c. lieues

f° 10r (p. 19)

Pres de sainct Cyprien et iras en amont de cap de vayres.
¶ Du pertuys d'antioche si tu va sus l'oest syroest tu iras qui*n*ze lieues hors du cap d'ortigueres et iras querir une isle qui est en la mer dont il y a du cap de vaires a icelle isle cent cinquante lieues. Et y a dudict cap de vayres audit pertuys. cent quatre. lieues.
¶ La poincte de sainct estienne d'ars de l'isle de re et ledit cap nordest et syroest et prens ung quart de l'est et de l'oest et y a de l'un a l'autre cent quattre vingt lieues
¶ Ortigueres et le pillier gisent nordest et siroest et y a en la route cent quattre lieue
¶ Les barges d'olonne et montriques gisent nort et su et y a de l'un a l'autre soixante et six lieues
¶ Lesdictes barges et l'avre de billebaux gise*n*t nort et su quart de nordest et de siroest et y a lxvi. lieues.
Les barges d'olonne et la tour de lincres gisent nort nordest et su syroest et y de l'ung a l'autre. lxxv lieues
Et entre lesdictes barge et machessac lxij. lieues
¶ Les barges d'olonne et rebedeseille gisent nordest et syroest et prens ung quart de nort et ung quart de su Et y a de l'ung a l'autre. iiiixx. lieues
¶ Les barges d'olonne et les pannes de cosson gisent nordest et syroest et y a de l'ung a l'autre. iiiixxv. lieues
Et si te fault a pre*n*dre lesdictes pannes sus le siroest tu iras en tour luercque qui est en amont de ribedoe
¶ Lesdictes barges et ortigueres gisent. nordest et siroest et prens ung quart de l'est et de l'oest et y a entre deux cent onze lieues
Si tu faille a trouver ortigueres tu iras querir sissercque
Ortigueres et rydelles est nordest et oest siroest et y a de l'ung a l'autre cxx. lieues

¶ S'ensuit de l'isle d'ieux.

f° 10v (p. 20)

**L**E bout d'amont de l'isle d'ieux et la barge d'olonne gisent noroest et suest. Et y a entre deux ix. lieues
¶ L'isle d'ieux et les asnes de bourdeaulx gisent noroest et suest. Et prens ung quart de nort et de su et y a entre deux xxv. lieues
¶ L'isle d'ieux et le boucaut de bayonne gisent nort noroest et su suest Et y a de l'un a l'autre lxxiiii. lieues.
¶ L'isle d'ieux et sainct sebastian gisent nort et su et prens ung quart de noroest et ung quart de suest et y a de l'un a l'autre. lxvi. lieues
¶ L'isle d'ieux et machessac gisent nort et su et y a de l'un a l'autre lxviii. lieues
¶ L'isle d'ieux et sainct hoingne nort et su et prens ung quart de nordest et siroest et y a de l'un a l'autre lxxiiii. lieues
¶ L'isle d'ieux et sainct vincent nort nordest et su siroest et y a de l'un a l'autre lxxviii. lieues
¶ Les chiens poyrynnes de lad*ite* isle et juion gisent nordest et siroest et pre*n*s ung quart de nort et de su et y a de l'un a l'autre. lxxv. lieues.
¶ L'isle d'ieux et cap de vayres gisent nordest et siroest et y a entre deux cent lieues. Et si ne touche a cap de vayres tu iras querir la basme
¶ L'isle d'ieux et sissergue nordest et siroest et prens ung quart de l'est et de l'oest. Et y a de l'un a l'autre cent xxii. lieues
Et si tu faulx a trouver sissercque tu iras querir une isle qui s'appelle fortventura. Et y a de l'un a l'autre deux. c. iiii. xxv. lie*ues*
¶ L'isle d'ieux et marthicaco gise*n*t nort et su et y a entre[1367] deux. lii. l*ieues*

S'ensuyt de belisle

**B**Elisle et l'isle d'ieux gisent noroest et suest et y a en la routte de xviii. a xx. lieues.
Bellisle et archasson gissent noroest et suest et prens ung quart de nort et su et y a de l'un a l'autre lvii. lieux

f° 11r (p. 21)

Et tu passeras pres de deux bancs qui sont au nort d'arcasson.
¶ Bellisle et sainct Jehan de lucz gisent nort noroest et su suest et y a de l'ung a l'autre iiii. xx. viij. lieues
¶ Bellisle et machessac nort et su quart de noroest et de suest Et y a entre deux. lxxv. lieues
¶ Bellisle et sainct hoingne nort et su et y a de l'ung a l'autre quatre xx. v. lieues
¶ Bellisle et sainct vincent gisent nort et su quart de nordest et syroest et y a entre deux iiii. xx. iii. lieues
¶ Bellisle et juion nort nordest et su syroest et y a de l'ung a l'autre. iiii. xx. v. lieues
¶ Le cap de saincte marie de bellisle et montaigne qui est au bas de rybedoe nordest et syroest et prens ung quart de nort et de su et y a de l'ung a l'autre cent lieues
Le bout d'aval de bellisle et fineterre noroest et syroest Et y a de l'ung a l'autre c. xxx. lieues
Et si tu es dehors bellisle deux lieues cours sus le suest et iras dehors l'isle d'ieux deux lieues Et iras dehors d'oloyron. ii. lieues
Et iras querir les asnes de bordeaux et y a de bellisle jusques es asnes xlv. lieues
¶ Bellisle et laredou gisent nort et su et y a entre eulx. lxviii. l*eues*

¶ S'ensuyt l'isle de glenans

**G**Lena*ns* et le fier de fonterrabie gisent nort noroest et su suest et y a entre eulx iiii. xx. xv. lieux
Glenans et laredou gisent nort et su et pre*n*s ung quart de noroest et ung quart de suest Et y a de l'ung a l'autre quattre xx. xv. lieues
Glena*ns* et sainct martin des aroungnes gisent nort et su et est en l'aust de sainct vincent x. lieues.
Et y a de l'ung a l'autre iiiixx. x. lieux
Glenans et juion gisent nort et su et prens ung quart de nordest et ung quart de syroest et y a de l'un a l'autre. iiiixx. x. lieux.

1367 Imprimé *enter*

f° 11v (p. 22)

Glenans et ribedoe nort nordest et su syroest et iras en l'aust cinq lieues et y a entreux iiii. xx. x. lieues
Glenans et cap de voyre gisent nordest et syroest et prens ung quart de nort et de su et y a de l'ung a l'autre iiii. xx. v. li*eues*
Glenans et sainct vincent de la barriquere gisent nort et su et y a entre eulx iiii. xx. v. lieues
Glena*n*s et l'isle de colo*m*bis gisent nordest et siroest et y a de l'ung a l'autre deux cens. lxxv. lieux
Et passeras hors de fineterre xi. lieues

S'ensuyt de penmarch

**P**Enmarch et la tour de cordanne gisent noroest et suest Mais il te fault donner garde de roche bonne car il gisent noroest et suest et y a entre eulx lxx. leu*es*
Penmarch et beonne gisent noroest et suest et prens ung quart de nort et de su et y a de l'ung a l'autre iiiixx. xviii. lieues
Penmarch et l'isle de vermeo gisent nort noroest et su suest et y a entre eulx iiii. xx. xiii. lieues
Pe*n*march et sainct hoingne gisent nort et su et pre*n*s ung quart de noroest et du suest et y a entre eulx iiii. xx. x. lieux
Penmarch et lenes gisent nort et su Et y a de l'ung a l'autre quattre xx. x. lieues
Penmarch et les pannes de cousson nort et su Et prens ung quart de nordest et ung quart de siroest Et y a de l'ung a l'autre quatre xx. xiii. lieues
Penmarch et sainct ciprian nort nordest et su syroest et te donne garde du cap de voyres et y a entre eux iiii. xx. xv. lieux
Et de sainct cyprian a ribedoe viii. lieues
Penmarch et cap de priour gisent nordest et syroest Et prens quart de nort et quart de su et y a de l'ung a l'autre. c. iii. lieues
Penmarch et sissergues gisent noroest et syroest ung quart de nort et de su Et y a entre eulx xv. veues

¶ S'ensuyt de Sayn.

f° 12r (p. 23)

**S**Ayn et arcasson gisent nordest et suest et y a de l'un a l'autre cent lieues
Sayn et fontarabye gisent noroest et suest et pre*n*s ung quart de nort et de su Et iras ung peu en l'hault du fier. Et y a de l'ung a l'autre cent xiiii. lieues
Sayn et castro gisent nort noroest et su suest Et y a de l'ung a l'autre cent. vi. lieues
Sayn et sainct martin de l'araingne gisent nort et su Et pre*n*s ung quart de noroest et du suest Et y a de l'ung a l'autre. c. iiii. l*ieues*
Sayn et juion nort et su et y a de l'ung a l'autre quattre vingts onze. lieues
Sayn et rybedoe nort et su et prens ung quart de nordest et de syroest Et y a iiii. xx. xiiij. lieux
Sayn et ortigueres nort nordest et su syroest Et y a entre eulx quattre vingts xv. lieues
Sache que l'isle de sayn et l'isle man gisent est et oest Et si tu estoys au bout de l'isle man devers le nort ou devers le nordest deux lieues tu iroys sus l'est querir oyssant

S'ensuyt de sorlyngues.

¶ Sorlyngues et oyssant gisent nort noroest et su suest et iras dedans sorlyngues et y a de l'ung a l'autre xxviii. lieues
¶ Sorlingues et laistres gisent nort et su et pre*n*s ung quart de noroest et de suest et y a de l'ung a l'autre cent xx. viii. lieux
Et est en l'hault de l'estansonne Et de lestres jusq*ues* a Juion. v. l*ieues*
Sorlyngues et l'isle de sainct cyprian qui est au bas de ribedoe gisent nort et su et y a entre eulx c. xxv. lieues
Sorlingue et sissergues nort et su Et prens ung quart de nordest et quart de syroest et y a de l'ung a l'autre c. xxxvi. lieues
Sorlingues et l'isle de madere gisent nort nordest et su siroest *et* dure lad*ite* isle. xvii. lieux de long et y a de l'ung a l'autre. ccc. lieu*es*.
Et passeras hors de fineterre xxiii. lieues
Et de sorlyngues a fineterre y a C. xliii. lieues

f° 12v (p. 24)

¶ Le cap de fineterre et lissart gisent nort nordest et su syroest Et y a de l'ung a l'autre cent. lxij. lieues
Lissart et quasquet gisent est et oest et y a de l'u*n*g a l'autre. xliii. l*ieues*
Lissart et l'isle d'ouhic est et. oest et prens ung quart de nordest et de syroest et y a de l'ung a l'autre lij. lieues

S'ensuyt les lieues du boucquau de gyronde jusques au boucquau de bayonne le long de la couste d'espaigne et de portugal.

| | |
|---|---|
| **D**U boucquau de gyronde jusques au boucquau de bayonne il y a | xxv. lieues |
| De bayonne a fonterrabie | viij. lieux |
| De fonterrabie a sainct sebastian | iiij. lieues. |
| De sainct sebastien a catharye | iiii. lieues |
| De catharie a montrigue | iii. lieues |
| De montrigue a laquestive[1368] | iii. lieux |
| De laquestive a vermeau | v. lieues |
| De vermeau a plaisance | iii. lieues |
| De vermeau a bilbau | vi. lieues. |
| De plaissance en la vayre | ij. lieues |
| Et de la jusques a castres | iiij. lieues |
| De castres a orynon y a | ii. lieues |
| De orynon a laredo | ii. lieues |
| De laredo a sainct ander | vi. lieues |
| De sainct ander a sainct martin de l'arenne | v. lieues. |
| De sainct martin a sainct vincent de la bariquere | v. lieues |
| De sainct vincent a lagues | v. lieux. |
| De lagues a rybedeceille | v. lieues |
| De rybedeceille a villevicieuse | v. lieues |
| De vicieuse a juion | iiii. lieues |
| De juion aux pannes de cosson | ii. lieues |
| Sache que des le bouquau de bayonne jusques aux pannes de cosson y a bien | lx. xviii. lieues |

1368 Imprimé *questine*

fº 13r (p. 25)

Des pannes de cousson a abilles    deux lieues
De abilles a prouve    iii. lieues
De prouve ou arcedo a luerques    v. lieux
De luerques a rybedoe    huyt lieues
De rybedoe a sainct fabian    v. lieues
De sainct fabian a viveres    trois lieues
De viveres a cap de vayres    quattre lieues
De cap de vayres a hortigueres    iiii. lieues
Devers saincte matre est par le dedans d'ortigueres du couste devers l'est et l'on appelle le paux carinon
Du cap d'ortigueres a syderes    ii. lieues
De syderes a cap de priour    iiij. lieues
De cap de priour a la couloingne    iiij. lieues
De la couloingne a sissergues.    vi. lieues
De sissergues a ormes    iiii. lieues
De ormes a mongie    v. lieues
De mongie au cap de fineterre    cinq lieues
¶ Sache que des pannes de cousson jusques au cap de fineterre y a    lx. iiii. lieux
Et des le boucau de Baio*n*ne aud*it* cap sont en no*m*bre    sept vingts deux lieues
Sache que la couste de gascoigne jusques es pa*n*nes de cousson la couste d'espaigne gist est et oest
Et des les pannes de cousson jusques au cap de vayre va sus l'oest ung quart de syroest
Et sache que soubz basme a cent brasses tu seras a    cinq lieues en la mer et non plus
Du cap de fineterre a cea    v. lieues
De cea a mores    cinq lieues
De mores a bayonne de moror    viii. lieues
De bayonne a camyno    iiii. lieues
de camyno a vienne    iiii. lieues
De vienne a la ville de conte    v. lieues

fº 13v (p. 26)

De la vile de conte a porto en portugal    iiii. lieues
De porto a vero de mondego    ix. lieues
De mondego a parades    ix. lieues
De parades a berlingues    ix. lieux
De berlingues a rocque de cyntre    xij. lieux
De rocque de cyntre au cap de fichier    dix. lieues
Du cap de fichier au cap sainct vincent    xxviij. lieues
Du cap de sainct vincent au cap de saincte marie    xviii. li*eues*
Entre le cap de saincte marie et la baye d'olues    xvii. lieux
Entre la baye d'olues et sainct lucas de baremedo y a    viii. li*eues*
Du cap de fineterre a sainct lucas de baremedo y a.    c. lxiii. lie*ues*
Rocque de syntez et le cap de sainct vincent gisent nort et su et prens ung quart de noroest et de suest et ira[1369] deux lieux en su de berlingues.

S'ensuyt la route de ponteau de ferron jusques au fluve Jourdain et quantes lieues y a de l'ung a l'autre.

**P**Onteau de ferron et l'isle de calix gisent est oest *et* y a entre eulx    xx. lieues
L'isle de calix et trefalgar gisent est suest et oest noroest et y a entre eulx    viii. lieux
Trefalgar et le destroict de marroc gisent est et oest ung quart de suest et de noroest et y a entre eulx xii. lieux
¶ L'estroit de marroc et cap de gatte gisent est et oest et ung quart de nordest et de syroest Et y a de l'ung a l'autre soixante cinq lieues
Cap de gatte et les formingues gisent nordest et syroest et y a entre eulx    lx. lieues
Les formyngues et maillorgues gisent nordest et syroest et y a entre eulx    xxx. lieux

fº 14r (p. 27)

Sache que l'isle de maillorgues a de long    xxviii. lieux
Maillorgues et sardaine gisent est et oest. Et y a entre eulx quatre    xx. x. lieues
Sardaine et fozille gisent est et oest quart de suest et quart de noroest et y a entre eulx xxii. lieux
Sache que l'isle de fozille a de longueur environ de    soixante et deux lieues
L'isle de cecille et l'isle de sapience gisent est et oest et y a entre eulx    xii. lieues
L'isle de sapience et l'isle de candre gisent est et oest ung quart de suest et de noroest Et y a entre eulx lxii. lieux
Sache que l'isle de candre a de long    lij. lieues
L'isle de candre et l'isle de famagosse gisent est et oest et y a entre eulx    cent xv. lieux
L'isle de famagosse a de longueur    c. lieues
L'isle de famagosse et cap de dynaco gisent est et oest
Cap de dynaco et le fluve Jordain gisent nort et su et y a entre eulx    iiii. xx. x. lieues

¶ S'ensuyvent les routes qui sont le long de la couste de Guyenne et d'espaigne de pointe a pointe Et comment elles gisent Et quant lieues il y a de l'une a l'autre ¶ Et premierement

**L**Es asnes de bourdeaux et sainct Jehan de lux gisent nort et su Et passeras dehors de momusson huyt lieux Et a six lieues de archasson
Le boucaust de bayonne et le fier de fonterrabie gisent nordest et syroest Et y a de l'ung a l'autre ix. lieues
Et prens du nort et du su
Le fier de fonterrabie et l'isle de catharie gisent est nordest et oest syroest Et y a de l'ung a l'autre vii. lieues.

1369 Imprimé *ir a*

fº 14v (p. 28)

Le fier et la poincte de machessac gisent est et oest. Et passeras dehors de catharye iiij. lieues. Et y a de l'un a l'autre. xvij. li*eues*

¶ Machessac et l'isle de catharye gisent est et oest et pre*n*s ung quart de noroest et ung quart de suest. et y a de l'un a l'autre. x. l*ieues*

Sai*n*ct Johan de la peyngne qui est pres de machessac et au bas de luy est l'isle Et la poincte sainct Ander gisent est et oest. Et pre*n*s ung quart de nordest et de siroest. Et y a de l'ung a l'autre vingt. lieues

Machessac et les pennes de cosson gisent est et oest. Et y a entre eulx Cinquante lieues Et passeras dehors la poincte de sainct ander. qui est au bas de l'isle sainct ander. vi. lieux.

Et y a de ceste poincte que l'on appelle la poincte de la late aux pennes de cosson. xxxiij. lieues.

Et gisent est et oest quart de noroest et de suest.

Les pennes de cosson et cap de vayres gisent est et oest. et pre*n*s ung quart de nordest et quart de syroest Et y a de l'ung a l'autre vingt cinq lieues.

Et passeras dehors de ribedoe huit lieues. Et a six lieues de l'isle de sainct cyprian.

Les pennes et ribedoye gisent nordest et syroest. et prens ung quart d'est de l'oest. Et y a de l'ung a l'autre xvi. lieues.

Et te garde bie*n* d'une isle qui est amont de ribedoe qui est tel.

[figure « L'isle »]

fº 15r (p. 29)

L'isle de sainct cyprian et les faraillons qui sont dehors des pe*n*nes de cosson gisent est nordest et oest syroest. Et y a de l'ung a l'autre vingt lieues.

Ribedoe et l'isle sainct cyprian gisent noroest et suest. Et y a entre eulx vij. lieues.

L'isle sainct cyprian et cap de vayres gisent noroest et suest. Et y a de l'ung a l'autre vi. lieues.

Cap de vayres et ortigueres gisent est et oest. et y a entre deux quattre grans lieues.

Cap d'ortigueres et cap de priour gisent nordest *et* siroest. Et y a entre deux vi. lieues. Et pre*n*s ung quart d'est et d'oest.

Cap de priour et la coulongne gisent nort noroest et su suest. Et rangeras devers betances Et metz terre pour terre. Et prens ung quart de noroest et ung quart de suest. Et si tu va au su suest range devers l'est qui est devers la terre de betance Et ainsi iras querir l'antree de la coulongne mais tu ra*n*geras bien pres devers l'est et non pas trop. Et y a quatre. lieues.

Savoir est deux a ferron. *et* deux a la coulongne

Cap de priour et sisergue gisent nordest *et* siroest. Et pre*n*s ung quart de l'est et ung quart de l'oest. Et y a entre eulx. ix. l*ieues*

Sisergue et fineterre gisent nordest et siroest. Et prens ung quart de l'est et de l'oest. Et y a xiiij. lieues

¶ S'ensuyt la co*n*gnoissance des asnes de bourdeaux et les dangiers d'eulx. Lesquelz congnoistras par la sonde tant de jour que de nuyt.

**S**I tu viens de la mer en fore des parties d'espaigne ou d'ailleurs Et tu aterres le travers des asnes de bourdeaulx en l'oest d'eulx. Si c'est de nuyt ne te approche poi*n*ct plus pres de. xviij. brasses ou seize a tout le plus p*r*es. Car tu en seras assez pres. Et ne seras que a demye lieue du freignant Et face ores beau temps autant qu'il est possible de vent de mer. Et sache que tu trouveras en ta sonde sable

fº 15v (p. 30)

menu comme reloge blanc et rouge et seme par my du noyr et pareillement menu comme l'autre.

¶ Si tu veulx aller querir le bout de l'asne et entrer dedans va tant amont que aporte la tour de cordanne en l'est suest de toy ou a tout le plus pres en suest quart d'est Et tu seras hors du bout des asnes Tu ne trouveras de basse mer au dehors du bout des asnes devers le syroest et pres de luy que quattre brasses ou quattre et dimye

¶ Et puys quant seras aussi avant comme le bout des asnes du banc que l'on appelle l'asne qui est sable et est bien troys lieues hors du certain Adonc tu trouveras six et sept brasses Et par le dedans de luy huyt et huyt et tousjours en croissant jusques a quatorze brasses.

¶ Et pour scavoir quant seras au bout de l'asne et quant seras en bon chenal il te fault que tu apportes le plus gros puys de sable q*ui* soit en la poi*n*cte de l'ance de bregerac de ceulx devers le suest de la grosse poincte Et qu'il te demeure en l'est nordest de toy et adonc seras au bout de l'asne devers la mer et seras en droit et en bon chenal

Et alhors va en l'est nordest seureme*n*t car c'est la droicte routte. Et qua(n)t aproucheras de terre certaine prens plus du nordest et range l'asne pour toy garder de la mauvaise qui est un banc de sable qui est soubme et demeure a sec de basse mer Et te demourra devers le su Et par ce ne te approuche point plus pres d'elle de six brasses s'il te est possible.

Sache quant tu seras le travers d'elle et aussi en terre comme elle en ceste routte Tu auras la tour de cordanne au suest ung quart de su de toy et tu seras en mer d'elle et pres d'elle Et aussi elle est le travers de la grosse poincte et en syroest Et quant tu auras la tour en suest de toy tu seras traversainne la mauvaise Et sache qu'il y a en chenal a droit d'elle. xxv. ou. xxiiij. brasses entre elle et les asnes.

fº 16r (p. 31)

¶ Si tu viens pouser en l'ance de bregerac pouse a huyt brasses de plainne mer Tu auras abris des vens de noroest de nort *et* nordest Et nort te viendra dessus la grosse poincte du sable et la mer espessera de deux brasses et dimye et si tu veulx aller amont va en l'est suest.

Du bout de l'asne devers mer a ryan y a une veue dont y a quatre lieues au puys du sable et troys a ryan.

Ryan est le premier chasteau de la riviere devers le nort Et de ryan a conac y a une veue.

De ryan a meschers y a deux lieues De meschers a talmond y a deux lieues.

Talemond est le segond chasteau Et de thalemond a conac y a troys grans lieues

¶ Sache que en amont de l'ance de bregerac y a ung banc qui va le long de terre au dehors de la terre bien loing et va jusq*ue*s aupres de la prochayne poincte que tu verras en amont de toy que l'on appelle terre negre: et te demourra devers terre

¶ Si tu veulx pouser a ryan qui est le premier chasteau pouse en amont du chasteau tant q*ue* veoye l'eglise p*ar*rochialle devers le suest du chasteau et pouse asses pres de terre car il n'y court pas tant Et tu auras abris de noroest de nort de nordest et d'est.

¶ Si tu veulx aller amont la riviere va a l'est suest car la riviere gist noroest et suest jusques a blayes Et si tu veulx traverser et aller au verdon querir l'abris tu pourras traverser des le travers de ryan a meschers deux lieues Meschers est la seconde poincte en amont de ryan et y court si fort de jusent que c'est merveilles. Et par ce garde toy si tu devalle de jusent te mectre en terre d'elle si tu ne porte bon vent pour toy lever car elle est parfonde et roite et bien dangereuse plusques poincte de toute la riviere et par ce garde toy d'elle et te tiens hors ou ne devalle point de tallemond s'il n'y a bon vent. Et aussi sache q*ue* le travers d'icelle poincte de meschers y a ung dangier q*ue* l'on appelle les margarites et sont le travers d'elle en chenal bie*n* hors

fº 16v (p. 32)

Et pour toy garder d'elle et aller bon chenal qui est au nort d'elle mectz l'eglise parochialle de ryan qui est hors de la ville. Mectz icelle eglise par my la poincte qui est aval de la poincte de mechers q*ui* est la premiere poincte en amont de ryan. et tu ne les crainderas ryen et ung petit a ouvers d'elles tu seras au nort d'elles. Et ne t'aprouche point plus pres d'elles de six brasses si tu ne veoys ton bon

Garde toy bien de la poincte de meschiers car le jusent portet sus elle merveilleusement.
De meschiers a tallemond y a deux lieues.
Talmond est ung chasteau hault qui est sus la riviere Si tu veulx pouser a talmond et que tu aye gra*n*t navire pouse aval du chasteau car il y a plus d'eaue que en amond car il y a douze brasses de basse mer. Et en amont ne demourra point plus de troys brasses de basse mer.
¶ De talmond a conac troys grans lieux.
De conac a blayes une veue Et la plus grosse terre *et* la plus haulte en amont de talemond et aussi est elle prouchainne en aval de conac c'est la terre de mortaigne et est une poincte royte Tu trouveras tout le long de la riviere des talmo*n*d en amont troys brasses de basse mer si tu es en chenal Et des talmond en aval est asses parfond. Sache que la prouchainne isle en amo*n*t de conac c'est argento*n* et est au debas de blayes au millieu de chenal ou bien pres.
Et de l'isle d'argenton qui est au debas de blayes jusques aupres du bec d'ambays ne sont que bancs par le millieu de riviere. Mais il te fault ranger le plus devers terre du couste de blayes qui est devers le nordest.
De blayes a bourdeaulx y a sept lieues dont il en y a quatre au bec d'ambays Et troys a bourdeaux. De blayes a bourc y a quattre lieues Et y a une grosse poincte entre les deux que l'on appelle rocque d'ostaux Et est une poincte bien haulte.

f° 17r (p. 33)
Le p*ro*uchain chasteau en amont de blayez c'est bourc et est le travers de la pointe de bec d'ambays devers le nort
Et si tu veulx aller a libourne ou il y a sept lieues de riviere de bourc a libourne range devers bourc et bien pres pour ton ho*n*neur et prouffit.
¶ Des ce que tu auras passe bourc car la prouchainne poincte en amont est somme Et y a ung banc le travers d'elle et n'y demeure de basse mer dessus que brasse d'eau ou moi*ns* Et fault que aye maree pour passer et en amont d'icelle poincte y a des perches devers le su Et le travers d'icelles perches y a bo*n* paux devers le nordest et y demeure trois brasses de basse mer
¶ De bourc a cavernes y a quattre lieues et y demoure asses eau pour aller amont de basse mer et y aura iii. brasses d*e* basse mer ou deux et dimye du moi*ns* jusques a cavernes des ce que auras passe les perches.
Et donne bon ryn a chascune poi*n*cte et aussi il y a bo*n* paux a cavernes et est le paux au bas de la maison devers le syroest et au dessus cavernes y a ung banc et est le plus devers le su desque passeras la maison de cavernes renge devers le noroest et n'y a plus ryen dangereux jusques a l'isle ou est la chappelle de nostre dame ou il y a un banc au bout devers l'oest de l'isle car la poincte de l'isle est soubme bien loing et ne la range pas et il te fault laisser l'isle devers le nordest et renge devers le syroest du couste devers cavernes qui est devers le certain
De cavernes a l'isle y a une lieue et la commance le macheras a l'isle devers le nort de l'isle.
Et de l'isle a libourne deux lieux grandes et n'y a plus d'autre isle jusques a libourne Mais il y a des courseaux aux rivieres qui te demourront destrebort En allant amont garde toy de la poincte de libourne quant tu entreras en courseaux de celle devers la tour car elle est somme Et la tour et la ville te demourront devers l'est et aussi gardes toy du macheras depuis

f° 17v (p. 34)
douze jours de lune en amont

S'ensuyvent les coustumes de lybourne

**L**Es coustumes de libourne sont telles que l'on vent le sel par muy Et y a en chascun muy. lx. mynes de sel Et en chascune myne de sel et quart de myne y a ung sac de sel de la mesure de rye et de sainct gilles sur vie bien grant et bien mesure car chascun sac vault myne et quart bie*n* escarse.
Et le roy prent par chascu*n* muy troys royaulx d'or de la valeur de trente solz chascun royaulx qui est en somme. iiii. livres et dimye tournoys. Et puys fault vingt solz pour les porteurs p*ar* chascun muy Et six ardis pour ceulx qui mesurent.
Pareillement tu doibz coustumes de sel a vaysres qui est ung chasteau leq*ue*l est au bas de lybourne devers le su Et aussi semblablement a Bourc.
Pareillement y a coustumes a fronsac qui est au de bas de lybourne devers le noroest ung quart de lieux et c'est ung chasteau qui est en hault lieu. Et saches certainement que d*e* toutes marcha*n*dies que porteras a libourne tu dois par coustume le. vingtiesme. Mais les portages des compaignons sont francs et ne doibvent ryen Et tu ne hoserois les vendre hors la ville. Et si tu vens toilles ou draps sache que il y a bien pres de dimy pied par aulne car l'aune a pres de brasse. Tu dois scavoir comme devant est dit que la poincte de bec d'ambays est une pointe basse comme une isle et est toute couverte d'arbres. Et est par le meilleu de ryviere et en route des deux chenaulx de bordeaulx et Lybourne Et celle poincte est moult somme devers l'oest. Et par ce il te fault bien garder d'elle si tu veulx aller amont et luy fault donner bon ryn car la maree charge bien fort dessus de flaux Et icelle poi*n*cte departist le chenal de bourdeaulx et lybourne Et de dehors d'elle reserve le chenal jusques

f° 18r (p. 35)
a l'isle d'arge*n*ton p*ar* le milleu de la riviere ne sont q*ue* bancs de sable et sommieres.
Et sache q*ue* la riviere de Bourdeaulx demeure devers le su de la poincte de bec d'ambays et y a devers le su de ceste poincte devers le syroest deux ou troys isles que l'on appelle les isles de macaust. Et tu doibs scavoir que le chasteau de macaust et le travers de ces isles et aussi la pointe de bec d'amboys
¶ Quant tu auras passe la poincte de bec d'a*m*bays et en su d'elle pour aller a bourdeaulx Si tu veulx pauser tu puys bien pauser le travers de l'isle le plus en amont des deux isles aussi y a bon paux au bout d'amont de l'isle. Et auras abrys de su de syroest et de oest. Et des le bec d'ambays jusques a l'isle trouveras du plain de la mer sept brasses et quatre ou quatre *et* dimye brasse de basse mer car la mer n'y maindre que de deux brasses et ung petit plus tout du mort de l'eau.
Et si tu veulx aller a lormont ou il y a deux lieux jusques au bec d'ambays renge devers le su et tu trouveras deux brasses de basse mer car il y a ung banc au milleu du chenal.

¶ S'ensuyt l'entree et le chenal de la coubre

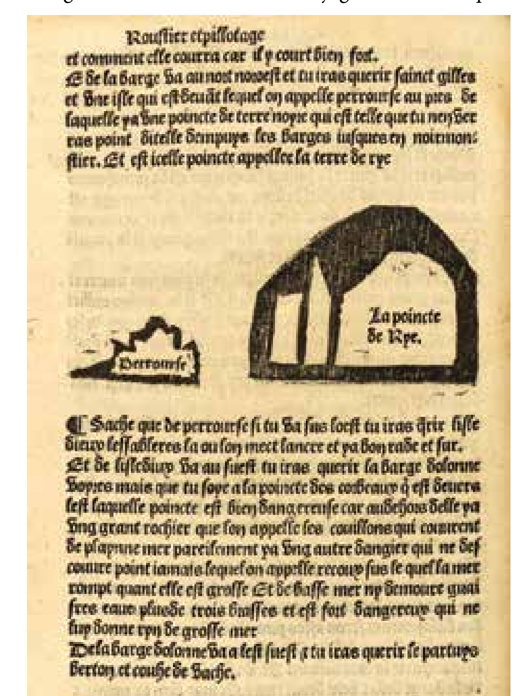
**S**Aches que si tu veulx passer et aller dehors par la coubre qui est une chenal laquelle est en terre des asnes de bourdeaulx rengent terre.
Et si tu veulx passer par icelle chenal donne ryn a la poincte qui est devers terre qui faict l'entree devers le suest de la coubre et d'icelle chenal car il y a une petite poincte de sable le travers de la poincte qui va a la mer laquelle est soubme. Mais nonobstant range icelle poincte a honneur de toy jusques a troys brasses ou a deux brasses troys quars et inco*n*tinent tu l'auras passe a trouveras troys brasses et quatre brasses et va tout le long de terre a ton honneur car il est bie*n* seur et sonde souvent car tu trouveras cinq brasses et quattre brasses et dimye

f° 18v (p. 36)
Et quant tu seras le travers des gros puis qui sont au bout devers bas a l'essye tu trouveras sept et huyt brasses et la pousent les navires pour attendre leur maree pour entrer *et* passer devers la coubre. Et d'icelle chenal ou de ces gros puis va au noroest quart de nort Et tu iras querir la poincte d'oloyron que l'on appelle chardonneres assez pres. Et ainsi seras tu passe asses pres d'ung banc qui est au dehors de maumusson que

l'on appelle gaste saux pour aller sus le suest quart de su
Et sache que tu iras asses pres de l'ung et de l'autre. Mais la route est bo*n*ne et juste noroest *et* suest quart de nort et de su pour aller querir l'entree de la cobre de la poincte de chardonniere. Et des chardo*n*nieres va au nort tu doubleras la pointe sainct denys d'oloyron Si tu es a huyt brasses de terre. Metz terre par terre nort et su quart de noroest et de suest.
¶ Sache que les asnes de bordeaux et la poincte de sainct denys de l'isle d'oloyron gisent nort et su terre pour terre Et si tu viens d*e* la mer en fore et tu aterres le travers de sainct denis d'oloyron *et* qu'il demouroit au nordest ou en l'est nordest de toy Sache que tu verras le clochier de sainct denys d'oloyro*n* qui est ung grant clochier de pierre blanche qui est hault et au bas de luy tu verras ung moulin Et au bas du moulin verras une brosse de boys Et au bas du boys verras ung grant village ou deux *et* pres de la poincte Et sache que la poincte est roytte et est pierre blanche *et* vait bien hors
Et si tu aterres plus en amont tu verras le chasteau d'oloyro*n* Et puys au bas de luy verras la tour de sainct pierre qui est grande *et* haulte et d'icelle poincte de sainct denys. Si tu es a viii. brasses hors va su le nort noroest et tu iras querir la poi*n*cte de sainct estie*n*ne d'ars de l'isle de re qui est devers la mer de l'isle qui est la plus horainne poincte de l'isle devers la mer. Et si est sable et poincte basse et gist l'isle de re d'icelle poincte de sainct estie*n*ne en amont est et oest Et va d'icelle pointe de sainct estie*n*

f° 19r (p. 37)
ne au suest ung quart de l'est Et iras querir les anthiocheaux par le dedans de bien loing et en l'est suest.
Tu iroys et entreroys en partuys d'espaigne par le meillieu de luy mais tu iroys amont entour le chasteau laillon.
Et sache que si tu es en icelluy partuys d'espaigne nomme anthioche et soye pres des anthiocheaux au bas d'eulx va a l'est nordest et iras querir la poincte sangon qui est la prouchainne poincte en amont de chief de boys car ainsi gist le partuys est nordest et oest syroest pour aller a la rochelle Et te demourra larvardin de babort Et sache que les anthiocheaux et la poincte de sainct denys gisent nordest et syroest.
¶ Et sache que au partuys d'anthioche la plus forte maree et le plus grant cours vient de l'est suest Et si tu sondes ondict partuys tu trouveras douze et quatorze brasses Et quant tu seras aussi avant comme saincte marie tu trouveras. xxv. brasses crassoys gros caillouches ado*n*cques ne couvoite point le nordest si non quant verras les marches Et va la route est nordest et oest syroest.
Si tu es a huyt brasses dehors la poincte de sai*n*ct estienne d'ars va sus le noroest et tu iras tout le long des balaynnes par dehors d'elles et trouveras huyt brasses et rochoys au lo*n*g d'elles Et si aterres le travers d'elle en l'oest ou en l'oest syroest tu verras ung clochier et en amont du clochier qui est sainct estienne d'ars en suest de luy tu verras ung moulin et une justice en amont du moulin.
Et puys au bas d'icelle poincte si tu es a terre a huyt brasses verras une autre poincte de sable qui sera roitte laquelle demourra au nordest et pres laquelle est la prouchainne poincte des balaynnes et seras assez pres Et du bout des balaynnes devers bas si tu es dehors d'elles va au noroest quart de nort et tu iras querir la tour d'olonne Et va sus le noroest tu iras querir la barge droict vent droict cours. Et juge bien ta mercque

f° 19v (p. 38)
et comment elle courra car il y court bien fort.
E(t) de la barge va au nort noroest et tu iras querir sainct gilles et une isle qui est deva*n*t lequel on appelle perrourse aupres de laquelle y a une poincte de terre noyre qui est telle que tu n'en verras point d'itelle d'empuys les barges jusques en noirmonstier. Et est icelle poincte appellee la terre de rye
[figure « Perrourse » et « La poincte de Rye. »]
¶ Sache que de perrourse si tu vas sus l'oest tu iras q*ue*rir l'isle d'ieux les sableres la ou l'on mect l'ancre et y a bon rade et sur.
Et de l'isle d'i(e)ux va au suest tu iras querir la barge d'olonne voyres mais que tu soye a la poincte des corbeaux q*ui* est devers l'est laquelle poincte est bien dangereuse car au dehors d'elle y a ung grant rochier que l'on appelle les couillons qui couvrent de playnne mer pareilement y a ung autre dangier qui ne descouvre poinct jamais lequel on appelle recoux sus lequel la mer rompt quant elle est grosse. Et de basse mer n'y demoure guaisres eaue plus de trois brasses et est fort dangereux qui ne luy donne ryn de grosse mer.
De la barge d'olonne va a l'est suest et tu iras querir le partuys berton et couhe de vache.




f° 20r (p. 39)
Et sache que en partuys breton au dehors de chief decors qui faict le partuys a huyt brasses et gras sable. Et seras asses pres de terre et ne va plus en terre de celluy couste devers l'est car tu es asses pres.
Sache que en terre des balaynnes trouveras. xviii. brasses et sable menu et seras en chenal Et tu congnoystras la divise au sable qui n'est pas tout semblable.
Et si tu passe entre les deux barges d'olonne et veille aller le bas rangent terre desque tu seras passe ne range point les dangiers devers terre quant seras passe les deux barges jusques ad ce que tu aye aporte le chasteau de la chausme qui est sainct cler au grans puys de sable Et adonc tu te pourras seurement serrer a terre ou bien aller droit pour aller le bas.
De la barge d'olonne va au suest ung quart de su Et tu iras et passeras dehors des balaynnes et rangeras la poincte de sainct estie*n*ne d'ars bort a bort. celle qui est devers la mer.
Et de sainct estie*n*ne va au su suest Et tu iras tout le long de terre de poincte a poincte jusques a la poincte de sainct denis d'oloyron
L'isle d'ieux et les asnes de Bourdeaux gisent noroest et suest quart de nort et quart de su Et y a de l'ung a l'autre vingt cinq lieux
Et si tu faulx a trouver les asnes iras en tour cordanne qui est une grant tour qui est de l'autre couste de la riviere mais il y a de grans dangiers au dehors d'elle entre elle et les asnes. Et aussi tu yras pres de re et d'oloyron Et te donne garde de l'aterrage des asnes si tu vas de nuyt car il y a grant dangier.
Belisle et archasson va au suest quart de su et iras pres de deux bancs qui sont au nort d'arcasson.

¶ S'ensuyt du boucault de bayonne.

Le fier de fonterabie et le boucault de bayonne gisent nordest et syroest Et prens du nort et du su ung petit.

fº 20v (p. 40)

¶ De fonterrabye qui est dedans le fier a sainct jehan de lux y a deux lieues Et si y a ung rochier entre deux Et sache bien q*ue* quant la mer rompra plus de deux rumbles du plain de la mer ne va pas querir le boucault garde toy bien. car il n'y vault ryen Et si ledict rochier ne rompt poinct va seurement.

La premiere poi*n*cte de terre q*ue* verras en nordest de sainct jehan de lux qui est une poi*n*cte d*e* terre noyre Et dessus y a une esglise et ung village c'est la poincte de berry et si ne verras poinct de terre ny de roc aux falloise de berry en amont et ne seront q*ue* sables lesqueulx se mo*n*streront tous esgaulx *et* bas jusques au gouffre qui est en amont du boucaut devers l'est suest Et la tu verras de grans puys de sable et hault et seront roux dessus Et verras celluy travers une grant tour haulte q*ui* se monstrera comme ung clochier va au nort de tous ces grans puys de sable roux ta*n*t que aporte la tour dessusdicte au su suest de toy et tu seras deva*n*t le boucault. *et* alors tu verras ung gra*n*t puys de sable bla*n*c q*ui* est devers le nort de l'entree q*ui* est roitte *et* tout decouppe car en nort de celluy puys tu ne verras de si grant puys co*m*me il y a en su ny si roux Et si verras en su du boucault une brosse de boys qui est pres de la mer plus pres que toutes les autres et est pres du boucault. Et tu trouveras pres de terre bort a bort a ung gist de canon. xx. et. xxiiij. brasses et n'y a nul repos ny nul abris Si ce n'est quant le vent vient de dessus la terre Et y a tel lieu ou il y a. iiii. xx. brasses et. lx. brasses.

Et sache que tout navire qui abandonne et frappe a la couste et il frappe en gouffre tout est perdu et mort. Et les corps des ge*n*s s'en vont tousjours en icelle couste et non ailleurs de tourme*n*te si dieu ne leurs faict grace.

Du boucault a sainct sebastian y a un. lieux

¶ Si tu veulx pouser au fier tu auras bon abris de noroest de oest de syroest et de su. Et le vent de nort de noroest te viendra de dessus la poincte. Et y aura beau font de sable. Et mectz to*n*

fº 21r (p. 41)

ancre a viii. brasses.

Du fier

¶ Le fier est ung cap et a ceulx qui sont au bas de luy il se mo*n*stre estre long et bas a la mer dehors de luy y a ung petit isle pres du cap qui se monstre co*m*me ung farraillon Et en amont du fier la prochainne poincte est terre rouge.

[figure « Fier »]

Sache que en amont du fier toute la terre est esgalle et plange et ne verras plus de haulte terre que une montaigne qui est en terre Laquelle est roiste devers l'est Et en l'hault d'elle veoyras une autre montaigne poinctue dessus et non plus comme ceste montaigne.

fº 21v (p. 42)

[figure sans légende]

¶ Et la seconde poincte amont du fier est terre blanche et le travers d'elle dehors y a ung rochoys Et en amont de celle poincte blanche est sainct Jehan de lux qui est havre de barr[e].

De sainct Jehan de lux a fonterabye y a deux lieu[e]s

De fonterabye a sainct sebastien y a quatre lieues

¶ Sache que tu verras en su de fonterabye une montaigne qui est haulte et a dessus quattre bosses comme quattre cornes qui a nom la lune.

[figure « Lune »]

fº 22r (p. 43)

¶ Si tu veulx aller au passage qui est havre de toute maree la meilleure co*n*gnoissance q*ui* y soit empres le fier c'est mo*n*t orgueilleux qui est une grosse montaigne sus laquelle y a une tour asses haulte et est entre la boye de sainct sebastian et le passage et l'havre de sainct sebastian est en l'hault de luy

[figure « orgueilleux »]

¶ Et puis quant seras pres tu verras ung gros puys de sable qui est pres du havre en amont c'est le passage il n'y a q*ue* une montaigne entre deux qui a nom la bataillere.

fº 22v (p. 44)

[figure « Bataillere »]

Tu y auras abris de tout temps et pourras entrer de toutes marees mais il y a une basse a l'entree qui te demourra devers l'oest et si ne paroist point mais va par le meillieu Et a moins de vent q*ue* de oest ou oest quart de syroest tu n'y scauroys entrer s'il ne faict calme car il y a grant revoc.

¶ En aval de mont horgoilleux y a une montaigne laquelle est poinctue d'ung bout et basse et bossue ung petit et est bie*n* longue ainssi que tu verras par ceste figure

[figure sans légende]

¶ L'isle de catharie est aval de sainct sebastian quattre lieues Et quant on est au bas de luy il se monstre estre tel comme cy dessoubz.

fº 23r (p. 45)

[figure « Cattharie. »]

¶ Si tu veulx pouser a catharie pouse en su suest de l'isle et pres Et tu auras abris de nort noroest et de oest Et te viendra oest syroest de entre l'isle et terre Et syroest desus la terre *et* su et suest aussi Et il y aura douze brasses de parfond et bonne tenue.

¶ Sache que le travers de sommaye y a une montaigne qui s'appelle hyssaris Et devers l'est elle est roiste et bien a pic Et sache que entre deve et sommaye est terre blanche sus la couste

De catharie a sommaye y a une lieux.

fº 23v (p. 46)

[figure « Hyssaris »]

¶ Quant tu seras le travers de Deve tu veoirras une mo*n*taigne qui est bien grande qui est semblable a cest figure.

[figure « Deve »]

¶ Et quant tu seras pres de terre tu pourras veoir la chappelle de saincte catherine qui est dessus une mo*n*taigne devers l'est aupres de la couste en l'hault du havre.

fº 24r (p. 47)

[figure « catherine », « Est »]

¶ Sache que au bas de laquestyve y a une montaigne[1370] qui est pres de le havre et au bas de luy Et en amont d'elle et pres de terre y a une isle que l'on appelle sainct nicolas.

Et pour bien congnoistre laquestive la meilleure de toutes les congnoissances qui sont C'est que verras une petite montaigne pionctue qui est dedans ava*n*t que voye saincte catherine ny avant que voye l'isle de sainct nycolas.

¶ Et sache que ladicte montaigne qui est au bas du havre se nomme hogoingne Et elle est roitte devers la mer et toute bla*n*che et pellee et est range*n*t la mer et en l'hault de vermeo et pres de luy. et qua*n*t l'on est au bas d'elle elle se mo*n*stre de tele figure

[figure « Hogoingne. »]

fº 24v (p. 48)

¶ Sache que devant vermeo y a une isle qui se nomme l'isle de essayrault Et se monstre tel.

[figure « Essayrault », « Hest »]

¶ Sache que quant tu seras aval de maschessac il te aparoistra d'itelle maniere Mais quant tu seras en amont il se mo*n*stre estre plus ront et plus hault du bout d'amont.

[figure « Maschessac »]

fº 25r (p. 49)

¶ Si tu veulx pouser a maschessac pouse a douze brasses ou a quatorze. et tu auras bon abris de noroest *et* de oest et de syroest et de su et de su[e]st.

Sache que en aval de maschessac y a une montaigne roitte et haulte et est fourchue et cornue comme ceste figure. Et elle se nomme zadde.

[figure « zadde »]

¶ Sache que en amont du maillart et de l'antree de plaisance y a une montaigne bien grosse et bossue ung petit Et ung isle que l'on appelle l'isle du maillart qui est amont.

[figure « maillart »]

fº 25v (p. 50)

¶ Du maillart a machessac y a quatre lieues et du maillart a la gallee deux lieues.

La gallee c'est une poincte longue et de telle maniere

[figure « La poincte de la gallee »]

¶ Si tu veulx pouser au maillart qui est deva*n*t l'entree d*e* plaisance devers le su tu auras abris de oest de syroest de su de suest et d'est et de nordest et te viendra nort dessus la poincte et oest noroest dessus l'autre poincte il y a bon font c'est vase et bonne tenue

¶ Quant vouldras pouser ne pouse poinct jusques tu aye ferme la terre du bas dedans la poincte qui faict l'entree devers l'oest noroest Et quant tu l'auras ferme l'une par my l'autre Et tu verras ung petit chemin qui est en sable rangent la poincte devers le nort par le dedans de la poincte. Et icelluy chemin overt d'icelle poincte de rochoys Et la terre de bas fermee dedans l'autre poincte mouille ton ancre pareeme*n*t car il est te*m*ps par ce q*u'i*l fault estre pres de terre et tu verras une isle blanche q*ui* est ded*ans* en laquelle y a une croix dessus q*ui* te demourra au suest Et en terre de luy verras une poincte de boys ferme icelle poincte dedans la grosse poincte qui est adroict l'isle Et tu seras en bon lieu et seras pres de terre. Et il y a huyt brasses de basse mer et vase il te fauldra amarrer nort et su *et* le tiers ancre au noroest Si tu veulx pouser dedans la gallee en la baye de portegallet ne pouse poinct jusques ad ce que aye ferme l'eglise de

fº 26r (p. 51)

sainct anthon de castro dedans l'autre terre et pouse devers le nordest par le dehors d'une petite poincte qui est la Et pouse a douze brasses.

¶ Tu doys scavoir que aupres de castro paroist une grosse montaigne Et quant l'on est au bas d'elle elle semble estre double et qu'il en ayt deux Et ce monstre de telle figure et maniere comme ceste figure cy apres.

[figure « La montaigne de Castro. »]

¶ Les esmes pour pouser a castro sont telles car quant tu vouldras pouser il fault que aye ung arceau de pierre qui est entre l'eglise et une aultre chappelle a ouvert Et quant tu les auras a ouvert mectz ton ancre car tu seras asses dedans

¶ L'eglise te demourra au nort. Et fault que tu aye ung cable au rochoys qui est devers l'eglise.

fº 26v (p. 52)

Et aussi a icelluy qui est devers l'arceau Et s'il y a grosse mer il fault mettre a l'ung *et* a l'autre si tu puis. et le meilleur devers l'arceau. Car il y cheoit grant vague. Il fault que tu soye bien pres a la longueur d'ung cable. Et il te fault porter ung ancre: ou deux au su. car la tenue est mauvaise et y a maulvais font. Car ce n'est que sable et rochoys. Et auras abris de nort nordest *et* de nort et de noroest de oest de syroest *et* de su. Il te fault garnir tes cables de boys. car autrement ilz seront perduz et se mangeroient au fond.

Sache que a l'entree de la conche de larede devers bas y a une grosse montaigne laquelle est roitte devers l'est. Et quant l'on est en l'hault d'elle elle se monstre de telle maniere. Et semble estre blanche: et s'appelle saincte Hoingne

[figure « Saincte. Hoingne »]

¶ Si tu veulx pauser a Larede mectz le cap que l'on appelle Cavos de queschos par my saincte hoingne: Et l'ung par my l'autre c'est beau fond de sable. Et nonobstant q*ue* tu soye amo*n*t de la conche de larede a ses merches tu trouveras bon fond sa[1371]

fº 27r (p. 53)

ble et boute l'ancre Et si puis avoir meillieur il y aura quinze ou seze brasses Et si tu pause plus hors tu trouveras rochoys enquel y a prou raix pour pescher

Mais si tu veulx pauser a saincte hoigne en bon lieu pause le travers du moynne qui est une pierre qui resemble estre ung moynne Et est quasi en meilleu de la montaigne de saincte hoingne et par ce si tu veulx pauser a saincte hoingne pause le travers du moynne et par le dedans de luy le travers d'une pierre qui est platte dessus Et tu trouveras beau font ardille et forte tenue mais que aye bon cable n'aye paour.

Tu auras abris de syroest d'oest de noroest de nort noroest et jusques au nort Et si nort te faict tort tu puis bien aller en la conche de larede Et pourras pauser jusques a troys brasses de basse mer et y a beau font et bonne tenue vase et sable vasoux et tu auras abrys de nordest d'est d*e*

1370 Imprime *montaigae*

1371 Syllabe doublée au début du verso 27

suest de su et de syroest mais que aye bon cable et bon ancre Et amarre nort et su Garde toy de la poincte devers le nordest car elle va bien hors presques au meilleu de la conche et est rochoys Et si y a en terre d'elle et pour le deda*n*s d'elle deux brasses bien maulvaises qui demourent a sec du grant de l'eaue Et ne seront point plus loing de toy et de ton ancre si tu pause a troys brasses de celuy devers le nort des deux pars d'ung cable Et par ce quant tu iras pauser garde toy bien d'elles Elles sont dev(e)rs le nordest pause le plus devers le su le travers d'une petite tour carree qui est sus une poincte de rochoys bort a bort de la mer Et en su d'elle et bien pres y a une grant tour haulte et blanche et carree laquelle est dehors de la ville devers le su il fault qu'elle soit ouverte devers le su de celle q*ui* est sus le roc pour toy garder d*e* la basse q*ui* est en la conche co*m*me dit est Et te fault passer ou su d'elle et en mer et aussi de ladicte poincte qui te demourra devers le nort.
¶ Il y aura en poux dessoubz toy de basse mer deux brasses et dimye et beau font sable et bonne tenue et tu seras en coustu

f° 27v (p. 54)

mes car pour ne mectre point en coustume il faut q*ue* aye une poincte de rochoys que voirras a la poincte devers l'est ouverte de la grosse poincte de l'est qui est icelle poincte co*m*me ung ferraillon et elle te demourra au nordest Tu pourras pouser a troys ou a quatre ou a cinq brasses.
¶ Quant tu seras au nort quart de nordest de sai*n*cte hoingne tu voyrras ung groi*n*g de pierre qui est deda*n*s saincte hoingne que l'on appelle le moynne elle est toute roitte devers l'est et terre blanche Mais si tu attere au bas d'elle et tu soye pres de terre tu ne la congnoisteras point mais tu voyrras une itelle terre comme est ceste figure cy dessoubz Et au debas d'elle sont sables et y a plusieurs rochiers par my les sables q*ui* resemblent une terre coute couppee sus la couste Et est la terre basse entre saincte hoingne et l'autre montaigne qui est au bas.
Et entre ces deux grans montaignes et au bas de saincte hoingne est noges.

[figure « Noges. »]

f° 28r (p. 55)

¶ La prochainne montaigne qui est aval de saincte hoingne sus la mer Et aval de ceste montaigne y a une arbre que l'on appelle cavos de queschos.

[figure « Cavos », « de queschos »]

¶ Pour toy garger des deux pierres qui sont dedans saincte hoingne ne ferme poinct les deux tours l'une p*ar* my l'autre car si tu les mectz l'une p*ar* my coyn p*ar* coyn tu iras *et* seras droit dessus
¶ Sache que si tu atterre au bas de saincte hoingne comme le travers de queschos que tu voyrras troys itelles mo*n*taignes et ainsi figurees co*m*me cy apres dont la plus grande et la plus roitte est icelle qui est ainsi detaillee. et sera la plus en amont des troys et la plus grosse qui soit entre saincte hoingne et sai*n*ct ander Et est la prochainne de saincte hoingne et sont toutes trois sus la mer Et tu seras pres de terre quant les voyrras en ceste figure a moins de deux lieues

f° 28v (p. 56)

[figure sans légende]

¶ De Larede sainct ander y a six lieues
¶ Sache que aupres de sainct ander en amont y a deux poinctes pres de la mer et devers la mer et s'appellent cavos de queschos et sont de telle maniere comme cy veoys.

f° 29r (p. 57)

[figure « Cavos de queschos »]

¶ Aval de ces deux poinctes voyrras l'isle qui est devant l'entree de sainct ander Et y a passee d'ung bort et d'autre de luy Mais la meilleure est devers bas et y est le plus parfond si le vent te peult arrimer *et* aussi de grant vagues est beaucoup meilleure il te fault aller sus le su suest ou a tout le moyns sus le su quart de suest pour entrer par icelle chenal et passer devers l'oest de l'isle Et ne range pas trop l'isle du couste devers l'oest car il y a une basse bie*n* loingnet de l'isle jusques soye aussi avant comme la prochainne poincte qui a nom la magdalenne qui est la premiere poi*n*cte et puis iras sus le syroest Si tu veulx passer devers le suest de l'isle il fault que ailles sus le syroet pour entrer dedans Et tu pourras bien ranger l'isle du couste devers le suest car devers la terre il est soubme.
¶ Pour congnoistre sainct ander tu voyrras le focqueroys qui est bas et pres de la mer: car la poincte en laquelle il est: est basse *et* au bas de l'isle et *au* bas d*e* l'a*n*ce du sable q*ue* l'on appelle sardyneres La meilleure co*n*gnoissance q*ui* soit pour co*n*gnoistre sai*n*ct

f° 29v (p. 58)

ander c'est une mo*n*taigne poinctue qui est par le deda*n*s laquelle est couverte d'arbres. Si tu va en une ance de sable q*ui* est au bas de l'ance de sainct ander q*ui* a nom sardyneres pause a huyt brasses et tu auras abrys de noroest de oest de syroest et de su et te vie*n*dra nort noroest dessus la poincte et y a beau font de sable Il y a deux poi*n*ctes au dehors d'icelle ance de sable devers le bas lesquelles il fault fermer l'une par my l'autre pour estre asses dedans c'est la poincte du foucqueroys Et la poincte de la latte q*ui* est la prochainne poincte de l'ance de sardineres et l'une par my l'autre et tu seras en bon radde elles sont au bas de l'ance
¶ Et sache q*ue* si la mer estoit si grosse qu'elle barrast a travers de la chanal entre l'isle et terre et que tu ne puisse entrer deda*n*s mectz ton ancre en ladicte ance de sardyneres et tu ne crainderas rien mais q*ue* aye bon cable et bon ancre car il y a forte tenue.
¶ Item sache que il n'y a point de foucqueroys de maschessac jusques a sainct ander si n'est castro Et tu pourras congnoistre sainct ander au foucq*ue*rois et aussi a l'isle q*ui* est deva*n*t sai*n*ct ander qui est une isle bien haulte et ronde et n'est pas trop sainne devers l'oest siroest ne le range pas trop d'icelluy couste car il y a une basse qui paroist de basse mer Mais devers le suest il est bien bon et seur.
Si tu veulx aller et entrer en sainct ander sache q*ue* tous vens qui te porteront sus le syroest te metteront dedans sainct ander certaineme*n*t car il fault aller au syroest q*ui* veult passer en terre de l'isle devers le suest et qui veult passer devers l'oest de l'isle q*ui* est la plus gra*n*de chenal et la meilleure d*e* vagues et la plus seure il fault aller au su suest a tout le mains au su quart de suest jusques tu soyes aussi avant comme la premiere poincte qui est au dedans de l'isle devers le syroest laquelle poincte est bien seure Et la puys bien renger Et y a une chappelle par le dedans d'elle que l'on appelle la magdalenne Et puys d'icelle poincte il fault aller au syroest et va jusques soye le travers de lad*ite*

f° 30r (p. 59)

chappelle qui est sus une poincte de rochoys bort a bort de la mer qui est bien loing l'avant de pierre percee en syroest et pause en l'est d'elle et de la chappelle que l'on appelle sainct Martin et amarre nort et su car il est asses parfond et y a bon font et bonne tenue et est la prochainne chappelle de la ville q*ui* soit pres de la mer Et ne pause point l'avant d'elle car tu seroys en coustumes Si n'as conge d'aller a la ville Et mectz ton meilleur ancre au su Et ne mectz pas a sec sans congie Ne ne va pas avecques le navire a la ville sans co*n*gie car tu seroys confisque Et si tu veulx aller a la ville pour toy garder d'une pierre qui est dedans bie*n* pres de la ville ou il y a voluntiers une croix de fer dessus et asseiche plus

d'une brasse de hault de basse mer. Pour toy garder d'elle et scavoir quant seras en mer d'elle il y a une montaigne poinctue dessus qui est au bas de la ville bie*n* loi*n*g ouvre la de la ville et aussi de l'autre terre q*ui* est entre la ville *et* elle et tu ne crains rien lad*ite* basse ou est la croix de fer.
¶ Et pour scavoir le travers d'elle tu auras une chappelle qui est en hault sus terre devers le nort de la ville que l'on appelle sainct sebastien a ouvert des faubours et pecherie de sai*n*ct ander devers l'est lors tu seras le travers d'elle Mais quant tu auras ladicte chappelle p*ar* my le meur de la ville qui est l'ava*n*t de la pecherie lors tu l'auras passee.
¶ Si tu veulx pauser devant la ville a la meilleure merque q*ui* soit pour toy garder de la basse ou est ladicte croix cy est mectre le clochier de l'eglise par my une tour carree qui est en ung veil chasteau et la plus grosse tour du chasteau laquelle il fault mectre par my led*it* clochier. et lors tu auras passe ladite basse *et* toutes les autres *et* ne les crains rien car elles te demourront toutes devers le nort.
¶ Si tu pause devant la dicte ville mectz les deux tours de la chaynne l'une par my l'autre Et pause asses hors a dix ou a douze brasses et amarre nort et su. Car su et syroest y battent

f° 30v (p. 60)
fort Et par ce amarre bien devers le su et mectz le meilleur ancre et cable car il y a maulvays lieu de su Sache que devers le nordest de l'isle de sainct ander y a une basse qui demeure bie*n* une brasse a sec de hault.
La prochainne poi*n*cte aval de celle du foucqueroys est soubme bien hors garde toy d'elle en allant le bas ou le hault.
Les deux prochainnes poinctes qui sont au bas de sainct ander et de l'ance de sardynieres se monstrent itelles.
[figure « Le foucqueroys d*e* sainct ander. », « La poincte de la Late. »
Sache q*ue* la mo*n*taigne en laq*ue*lle est la tour de lyncres quant tu seras au bas d'elle elle se monstre estre telle et est forchue dessus comme ceste figure.
[figure « Oest », « La tour de lyncres. »

f° 31r (p. 61)
¶ En amont de ceste montaigne et pres verras une montaigne poinctue dessus qui est par le dedans de sainct ander.
Et aval de lyncres voirras une autre montaigne poinctue dessus qui sera en l'amont de sainct martin des aryngnes et est en terre dessus la couste Et soubz le bout d'aval de la montaigne de lyncres voirras du sable bien hault sus terre qui est bonne congnoissance de sarresons car le sable est hault.
Et aval d'icelle petite montaigne et du sable tu voirras deux farraillons ou trois do*n*t le plus hault des deux faraillons est itel et est ra*n*ge*n*t lyncres et au bas voirras deux mottes de sable.
[figure « troys ferraillons »]
¶ Et aval de ces troys ferraillons voirras une telle poi*n*cte et pres deux qui est devers l'est de l'entree de sainct martin la poincte est d'itelle maniere.
[figure « entree de sainct martin »]

f° 31v (p. 62)
¶ Sus la poincte qui faict l'entree de sainct Martin devers bas y a une tour bort a bort de la mer. et icelle poincte avecques la tour est d'itelle figure.
[figure sans légende]
¶ Et aval de sainct Martin et pres veoyrras une poincte quant seras au bas de luy laquelle poincte est semblable a ceste icy et est au bas de sainct martin.
[figure sans légende]
¶ Et aval de ceste poincte veoirras une petite ance de sable et au bas d'elle sus la prochainne poincte verras une chappelle. Et en terre veoirras une tour devers l'oest sur la poincte. Et puis voirras une autre ance de sable plus gra*n*de *et* plus aval et la p*ro*chainne poi*n*cte au bas d'elle sera l'entree de. s*aint* vince*n*t celle devers l'hault *et* la poincte devers l'hault qui est toute pellee et est soubme a la mer.

f° 32r (p. 63)
¶ Devant l'entree de saint vincent y a une petite isle et assez grandette et asses haulte et au bout d'amont est le plus gros *et* le plus hault et est ront et va en appoinctent devers bas et au bout d'amont Et y a ung ferraillon Et y a passee d'un bort et d'autre la meilleure de gros temps et de grosse vague est devers l'oest de ceste isle nonobstant que la passee est bonne en terre de luy de vent qui arrime et rengent de luy Et est semblable a cest figure.
[figure sans légende]
¶ Si atteres au bas de sainct vincent tu voyrras les tranchees de sainct vincent qui sont au bas du havre et pres de luy qui est une terre qui est bien tranchee comme mourceaulx de sel par troys ou quattre lieux Et si es au bas du havre tu voyrras deux farraillons comme deux petites isles qui sont a l'entree devers bas et y a passee entre terre et eulx et d'ung bort et autre comme devant est dit Et si tu veulx entrer devers l'est renge les ferraillons qui sont comme une isle et te demourro*n*t devers le nort qui sera destrebort en entrant. mais au dehors d'eulx y a une basse bien hors au bout devers la mer et p*ar* ce baille leur bon ryn jusques soye par le deda*n*s d'eux et le travers d'eulx et le travers d'eulx Si tu passe devers l'est Si tu passe devers l'est Si tu passe devers l'oest de ceste isle que l'on appelle l'isle du ferraillon et est.

f° 32v (p. 64)
range devers l'oest car il est le meilleur et y a revoc de vent d'oest sus la poincte devers l'oest du havre de sainct vincent qui est bien grosse poincte voyrras une chappelle.
¶ Si atterres le travers de luerque qui est au bas de p*ar*eux et y a huyt lieues. d'abilles tu veoyrras une chappelle blanche qui est bort a bort de la mer et amont d'elle et pres et voirras une poincte et ne veoirras point d'autre chappelle que celle entre luerque et ribedoe.
¶ De luerque a ribedoe y a huyt lieues
Si tu atterres le travers de rybedoe et tu voirras montegue qui est une montaigne haulte Et si tu es le travers d'elle tu la veoirras haulte sus l'autre terre et voirras sur elle ung itel groingnault comme ceste figure.
[figure sans légende]
¶ Et quant approcheras de terre tu voirras une petite montaigne en amont de montegue qui est poinctue et forchue dessus Quant elle sera amont de montegue *et* tu seras le travers de l'entree de rybedoe ou bien pres au bas et tantost veoirras la ville.
¶ Sache que au bas de rybedoe tu verras une grant tour qui resemblera estre ung chasteau et est pres de la mer. Et puys voyrras plus bas une autre tour carree qui n'est pas si grande comme l'autre de grant chose

f° 33r (p. 65)

¶ Et entre celle tour et l'isle sainct cyprian qui est au bas de la veoirras une grande boye que l'on appelle l'avre de la basme et en celle boye sont sables le long de coste

¶ De rybedoe a sainct cyprian y a sept lieues

¶ Quant verras l'isle sainct cyprian qui est a l'essye de l'avre de la basme devers bas et tu soye le travers de luy et pres et il se monstrera estre tel comme iceste figure qua*n*t seras le travers de luy Et en terre de luy est sable

[figure « L'isle. s*ainct* cyprian »]

¶ De sainct cyprian a viveres y a troys. lieux et y a une poincte entre deux.

Si tu es le travers de l'avre de la basme amont de l'isle sainct cyprian tu veoirras une poincte de terre qui semblera estre telle et est au bas de l'isle sainct Cyprian

f° 33v (p. 66)

[figure sans légende]

¶ L'isle de sainct Cyprian et cap de voyres gisent noroest et suest.

¶ Le cap dessus figure quant l'on est en l'hault de luy il se mo*n*stre tel. Et est le prochain cap qui est au bas de l'isle sainct cyprian et est pres de luy Et est amont de l'entree de viveres et est le farraillon dehors devers la mer Et en terre de luy est la terre basse et semble estre la terre decouppee en terre de luy co*m*me une isle Et quant aprocheras il se monstrera estre itel.

Mais quant tu seras en l'est du cap d'hortigueres tu voyrras une itelle poincte laquelle est amont de viveres et pres et est la poincte dessus figuree: mais elle est contrefaicte a qui est au bas d'elle Et par especial quant l'on est entre le cap de voyres et hortigueres et se monstre estre itelle.

f° 34r (p. 67)

[figure « Le cap de voyres »]

¶ En amont de ceste poincte et aussi de l'isle sainct cyprian quant tu seras pres d'elle tu voyrras une poincte en amont de l'avre de la besme laquelle se monstre estre telle comme tu voys ceste figure Et ceste poincte est l'une des deux poinctes deva*n*tdictes et figurees et est poinctue devers la mer.

[figure sans légende]

¶ Devers l'est de la boye de viveres y a une itelle poincte et se mo*n*stre estre comme une isle co*m*me tu voyrras cy apres figure.

f° 34v (p. 68)

[figure sans légende]

¶ Aval des poinctes deva*n*t escriptes et pres a troys lieues de l'isle sainct cyprian et de la poincte deva*n*t figuree la boye entre deux et au bas d'elle tu verras une grosse isle qui est bien ronde et haulte et forcheue dessus une baye entre deux entre le cap devant escript et ceste isle qui est la boye de l'entree de viveres car iceste isle est au meilleu de l'entree et boye dudit lieu de viveres et y passe l'on Et quant l'on est amont de luy il se monstre tel.

[figure sans légende]

¶ Quant tu seras au bas de ceste isle devant figuree il se co*n*trefera par apparoissance et se monstera estre tel.

f° 35r (p. 69)

[figure sans légende]

De viveres a cap de vayres y a. iiii. lieux. qua*n*t tu seras amo*n*t de cap de vayres il se monstrera estre d'itelle maniere *et* figure

[figure « Farraillon »]

Si tu veulx pauser a cap de vayres pause devers l'est de luy p*ar* le dedans de la poincte De cap de vayres a ortigueres y a quattre lieux et gisent est et oest

Amont de ortigueres est saincte Martre et y a ung havre de barre en amont d'elle ou il y a une petite montaigne poinctue dessus pres du havre.

Si tu es amont de saincte martre et du cap d'ortigueres. Hortigueres se monstrera estre d'itelle figure. Si tu veulx pouser a hortigueres il fault pauser devers l'est du cap.

f° 35v (p. 70)

Et quant plus pres seras de luy et plus roiste il se monstrera: et plus entaille. Et puys que seras en l'est nordest de luy il se monstrera itel. Et voyrras les farraillons plus gros que par avant comme une isle rond*e* et noire au bout co*m*me cy apres

[figure « Hortigueres. », « Farraillon »]

Quant tu seras en l'est nordest d'ortigueres tu voyrras amo*n*t du cap de vayres une terre basse sur la mer qui est longue pointue. et est par petites bosses ou montaignes. Et tu voyrras une petite montaigne poinctue dessus ra*n*gent l'antree de saincte martre et pres du havre en amont Quant l'on est au bas d'hortigueres *et* par especial quant on est le travers de cyderes. Hortigueres se monstre estre itel cap si tu es pres de terre

f° 36r (p. 71)

[figure « Aguilles ou Farraillons »]

¶ Les farraillons qui sont dehors d'ortigueres qua*n*t tu seras au bas d'eulx ilz se monstreront teulx comme dessus.

A Hortigueres et cap de priour gisent nordest et siroest. Et y a de l'ung a l'autre six lieux[1372]

Si tu es bien hors et tu soye au bas d'ortigueres Ortigueres *et* cap de vayres les deux ensemble l'ung p*ar* my l'autre se monsterront une itelle poincte quant seras au bas d'eulx.

[figure sans légende]

¶ Des hortigueres a cyderes y a deux lieux et est cyderes au debas d'ortigueres et la pre*m*iere grosse poi*n*cte q*ue* tu voirras au bas

f° 36v (p. 72)

Et elle se monstre itelle quant l'on est en l'hault d'elle le travers d'ortigueres C'est la poincte de cyderes celle qui demeure devers l'hault du havre.

[figure « Ce cap est devers la mer. »]

¶ Aval de ceste poincte et rangent elle est la boye et entree de cyderes entre ceste poincte y a une ance de sable que veoyrras aval de ceste poincte et le prochain sable et est pres de la poincte car entre ceste poincte et cap de priour y a deux ances de sable ou troys et par ce Si tu

1372 Imprimé *liuex*

veulx aller et entrer en cyderes va entre l'ance du sable la plus en amont de cap de priour et le cap devant escript Et range le cap dessus escript a honneur de toy Et tu pourras ranger de babort ou destrebort car en meilleu y a une pierre. mais range de babort en entrent s'il t'est possible si le vent te peult porter car il te fault aller au suest: mais qu'on ayt double la poincte devant escripte.
Quant tu seras amont de cap de priour il te semblera itel Et semble estre une isle: mais c'est terre certainne Et devers le noroest y a deux farraillons en semblance d'isles ainsi q*ue* tu voys par ceste figure

f° 37r (p. 73)

[figure « Cap de priour »]

¶ Quant tu seras au bas de cap de priour il te apparoistra estre d'itelle figure comme icy apres.

[figure « Cap de priour »]

¶ Entre cap de priour et rangent luy est sable en terre y a une tour asses pres de la mer et pres des villages Et par ce s'il faict cler tu voyrras la tour de fer aval de toy et pareillement elle est aval de l'entree de la couloigne.

f° 37v (p. 74)

¶ Sache que au bas de cap de priour devers le su tu veoirras une petite isle et asses grandette en su syroest de cap de priour Et en terre de ceste petite isle devers le syroest veoirras une ance de sable Et la prochainne poincte que veoirras en syroest du sable sera la poincte qui faict l'entree de la baye de ferron la poincte devers le nort de la baye Et luy donne bon ryn car de grosse mer elle est dangereuse et rompt dehors bien loing Et y a de cap de priour a celle poincte de ferron deux lieues scavoir est une a la petite isle qui est entre deux et l'autre a ladicte poincte de ferron Et deux autres lieues a la cologine Et par ce de cap de priour a la coloi*n*gne y a. iiii. l*ieues* sache q*ue* en mer de cap de priour si tu es au bas d*e* luy tu voirras une petite isle *et* deux farraillons De cap de priour a la cologne va au su suest et prens le meilleur du su car si tu voys au su suest tu iroys et ra*n*gerois devers la terre de betance Et par ce prens du su.
La poincte de ferron celle devers le nort est terre rouge et est celle qui est la plus dougee devers le nort et aussi est celle devers la mer il te fault aller pres une lieues en terre dedans la baye pour estre en radde ladicte poincte se monstre itelle dev(e)rs le nort.

[figure « Ferron. »]

f° 38r (p. 75)

¶ La prochaine boye de sable que tu veoirras en su de la baye de ferron c'est la baye de betances Et tu veoirras devers le nort de la poincte une isle assez grandette et est celle poincte q*ui* faict la baye du couste devers l'oest. et y a une petite isle encores plus pres de la poincte Et iras pauser devers le su suest de celle poincte.

[figure « La tour de Fer. »]

f° 38v (p. 76)

Ceste tour est pres de l'entree et conche de la cologne et au bas d'elle et elle te demourra destrebort en allant querir la conche de la cologne et donne ryn a deux poinctes qui sont entre ceste tour et ladicte conche il y a ung rochier au dehors de ceste tour en mer sus lequel la mer rompt d'une amarour de temps et d'une grant houlle mais nonobstant il y a dessus asses eaues et te demourra devers l'oest en antrant qui sera destrebort Et ne te esbays point quant le voyrras rompre en allant querir ladicte conche de la cologne.
Au bas de ceste tour la seconde poincte que voyrras est une poincte de terre ronde qui resemble estre une isle et amont d'elle et de la tour voyrras une terre basse a la mer q*ui* resemble une poincte co*m*me une isle Et plus bas voyrras une terre basse q*ui* se monstrera comme une grande poincte qui est basse a la mer Et au dehors d'icelle poincte voyrras une isle que l'on appelle syssergue.
¶ An l'an mil quattre cens quattre. xx. et quattre
Du moys de juing le jour le vingt quatre
Pierre Ferrande pour apprendre
Escript par figures[1373] pour entendre
Les figures et aussi le memoyre
Du pays d'espaigne et de la terre
Pour apprendre et introduyre
Ceulx qui de la mer voulent vivre.
Prions dieu pour luy roy de gloire
Que en paradis ayt son repaire.
Amen

S'ensuyt aulcune reddite et recordation des choses susdictes avecques demonstration tresnecessaires pour congnoistre plusieurs routes apres

f° 39r (p. 77)

**L**Es barges d'olonne et les pennes de cousson gisent nordest et syroest Les pennes de cousson c'est une terre qui est bien longue et poinctue au dehors de l'autre terre et est terre blanche et au dehors d'elle y a ung petite isle ront et deux farraillons
Si tu veulx aller en abilloys qui est au bas des pe*n*nes de cousson tu auras abrys de nordest et d'est de suest *et* de su si tu veulx entrer en abylloys renge la poincte devers l'est tant pres que pourras car la terre est sainne et sure et est roicheau qui est roiste Et quant seras le travers d'une ance de sable tu pourras bien pauser car il y a bon paux.

1373 Imprimé *fignre*

¶ Si tu veulx plus avant amont sans arrester desque seras le travers de l'ance tien toy par le meillieu de la chenaulx pour une basse qui te demeure de babort qui est a l'yssue de l'ance de sable et va sus jusques le travers d'une autre pierre qui te demourra destrebort qui est bien seure et a nom la cormarane et puys t'en va jusques soye le travers d'une mo*n*taigne dont la terre est rouge et ne la range point. mais quant seras le travers d'elle voyrras la cormara*n*ne hors de la poi*n*cte qui est a l'entree la largeur d'u*n*g tref et va sus jusques soye le travers d'u*n*e jonchere et la y a bon paux et pourras la prendre le pillot.
De abilloys a rybedoe y a dix huyt lieues.
Si viens d'abilloys a ribedoe et tu veille atterrer dedans rybedoe seille tant avant que voye ung chasteau qui est dedans le chenal et te garde de la poincte devers l'est et quant veoirras celluy chasteau qui a nom casteau poul p*ar* my le meillieu de deux poinctes qui font le chenal va sus dedans contre une ance de sable qui te demourra de babort jusques fermez celluy chasteau dedans la poincte devers l'est et puys t'en va par le meilleu de la chenal jusques devant la ville et il y a bon paux de six a sept brasses et vase.
¶ Rybedoe et le cap de saincte Marie de bellisle nordest et

f° 39v (p. 78)

syroest. Et pre*n*s ung quart du nort et du su. La meilleure co*n*gnoissance qui soit pour congnoistre rybedoe si est montegue. Montegue est une montaigne ronde qui est bien pres de la mer et est haulte et y a dessus des arbres et se monstre de loing comme u[n]g chappeau. Et est au bas de l'entree de rybedoe et puis quant seras pres voirras une tour qui est sus une montaigne au dessus de la ville devers bas bien une lieue et sus la poincte devers l'est y a deux montjoyez de pierre.
¶ Le travers de sainct cyprian qui est entre rybedoe et viverez si tu sonde a cent brasses tu seras a quattre lieues de terre. De rybedoe a viveres y a dix lieues En l'est de viveres y a une petite isle ront et pres au bas de d'icelle isle est la poincte de viveres qui a nom la poincte d'amouras. Et puys au bas de viveres est une isle plus grande qui te demourra devers l'oest bien loing car la baye est large.
¶ De viveres a cap de vaires y a. quattre grans lieues
Cap de vayres est ung cap qui se monstre long quant l'on vient de l'hault et est hault en terre et en meillieu y a une petite montaigne dessus qui est poinctue.
Glenans et cap de vayres nordest et syroest *et* pre*n*s ung quart du nort et du su.
De cap de vayres a ortigueres y a quattre lieues
Ortygueres et ridelles est nordest et oest syroest.
Ortigueres se monstre une grosse poincte haulte *et* roiste qua*n*t l'on vient de l'hault et sus le hault du cap en terre y a une petite montaigne forcheue dessus En l'hault d'ortigueres y a ung havre qui a non saincte martre qui est havre de barre et y a a l'entree une petite montaigne poinctue et y a au dehors dudict havre ung banc de rocheau plat et est le plus devers l'est nordest dudict havre.
¶ Quant l'on vient de la mer en fore ortigueres se monstre ung cap roite qui est tout decouppe devers la mer et au pied

f° 40r (p. 79)

de luy y a deux farraillons ou troys et puis au bas de luy la prochainne poincte que l'on voirra qui est pres dudict cap c'est cyderes
Ortigueres et les barges d'olonne nordest et syroest et prens ung quart de l'est et ung quart d'oest
De ortigueres a cap de priour y a six lieues
Cap de priour est ung cap qui est ront devers la mer et si va en appoinctant a terre et si est entaille dessus tout du long.
Et au dehors de luy y a ung farraillon.

S'ensuyvant les routtes de cicille pour venir en flandres

**S**Ainct Lucas de baremede et le cap de saincte marie est et oest.
Le cap de saincte marie est ung cap de montaigne q*ui* est hault et ront et y a en terre dud*it* cap une grant baye devers le nordest La meilleure congnoissance qui soit pour congnoistre sainct Lucas de baremede si est grenade la montaigne qui est haulte et longue dessus l'autre terre Et y a de sainct lucas de baremede au cap de saincte marie l. lieues
Le cap de saincte marie et le cap sainct vincent sont est et oest.
Le cap de sainct vincent est une poincte de terre longue a la mer et en terre d'elle est la terre haulte Et y a de l'ung a l'autre cinquante lieues.
Du cap de sainct vincent a la berlingue y a cinquante six lieues. et gisent nort et su
Le cap de sainct vince*n*t et rocque de cyntez gisent nort *et* su et pre*n*s ung quart de norest et de suest.
Rocque de cyntes et la berlingue gisent nort noroest et su suest
La berlingue est une mo*n*taigne grosse haulte et ro*n*de dessus et est roiste devers La mer et au pied d'elle y a deux farraillons et en terre d'elle y a abrys Et est l'entree devers l'est la meilleure et auras abrys de su de syroest de oest et de noroest.

f° 40v (p. 80)

¶ La berlingue et le cap de Fineterre gisent nort et su et tu iras au dehors de la berlingue quattre lieux Et y a de l'ung a l'autre soixante deux lieux.
Le cap de fineterre et lislart gisent nort nordest et su syroest Et passeras dehors de ayssans dix lieux Et y a de l'ung a l'autre cent soixante lieux.
Si tu atterre le travers de sorlingues et tu sondes a soixante brasses tu trouveras sable blanc menu co*m*e orologe Et en y a par my de long et plat comme balle d'orge Et tu ne seras poinct loing de terre plus de dix lieues.

¶ S'ensuyt du partuys d'anthioche

**L**E partuys d'a*n*thioche et le cap de fineterre sont est et oest et passeras au dehors de fineterre six lieux.
Le partuys d'antioche gist est nordest et oest siroest.
¶ Si tu viens de la mer querir le partuys *et* veillez entrer dedans et aller querir la paillisse pour toy garder de lavardyn il fault que tu mectez les deux tours de la chainne d*e* la rochelle a ouvert l'une de l'autre et le clochier de sainct nicolas a ouvert de la tour devers le suest la largeur d'ung tref et va telle voye jusques aye ferme les deux pointes qui sont au bas du plon l'une dedans l'autre la largeur d'ung tref ou plus et n'aye doubte de lavardyn.
Si tu veulx entrer par le partuys qui est nort et su va sus le nort jusques aye le clochier de sainct maurice a la broce du bois qui est entre le plon et la leu.
Si tu entre p*ar* le partuys breton et tu veille aller amont pour toy garder de lavardyn va tant avant que aye le clochier de sainct[1374] Ladre de la Rochelle une brasse a ouvert du clochier de sainct Hehan du perrot devers le suest et ne trouveras point moins de troys brasses.
¶ Le partuys de bretaigne gist noroest et suest
Si veulx issir pour led*it* partuys va sus l'oest noroest et iras devers mer a L'isle d'ieux.

1374 Imprimé *tainct*

fº 41r (p. 81)

S'ensuyt des barges d'olonne.

**A**U pied des barges d'olonne y a quatorze brasses et vase si saille du partuys breton va a quinze brasses Et n'aye doubte des barges car a l'entree d'elles y a dix brasses et du partuys berton n'aye paour jusques a l'isle d'ieux car il y a deux veues. ¶ Si tu viens de l'hault et tu veulx passer entre les deux barges mectz la tour de arbondelle par my la poi*n*cte de la chausme et que la tour soit sus le bout de la poincte qui est sable Et adonc n'aye paour de l'une ny de l'autre barge Et va ses esmes jusques aye le moulin qui est au bas de l'eglise de la chaume p*ar* my la cheste du gros puys de sable presque a l'avallee dud*it* puys et ledit puys est noir par dessus et blanc devers la mer Et quant tu auras a ouvert l'eglise la largeur de deux trefz du chasteau et l'eglise devers le suest Tu seras le travers de la barge terrienne car l'autre marine est plus en l'hault que la terrienne ung petit.

Si tu veulx passer au dehors de toutes les barges d'olonne il fault q*ue* tu mectez le clochier de l'eglise de la chaume a ouvert d*e* la poi*n*te de la chaume q*ui* est entre l'eglise et la tour q*ui* est celle poi*n*cte de sable Et va cestes esmes et n'aye doubte desdictes barges et tu auras le moulin qui est au bas de la chaume a la cheute d'u*n*g gros puys qui est noir dessus blanc devers la mer Et est le plus gros puys de la entour et lors tu seras le travers des barges d'olonne.

¶ S'ensuyt de l'isle d'ieux

**L**'Isle d'ieux et bellisle sont noroest et suest Et sache q*ue* devers le suest de Bellisle y a vingt cinq. brasses et par dehors dudit isle y a quarante cinq brasses pour raison du cap devers l'oest qui est trop parfond L'isle d'ieux et belles eaux sont nordest et syroest

La poincte des corbeaux de L'isle d'ieux qui est devers le suest Et la barge d'olonne sont noroest et suest.

fº 41v (p. 82)

Si tu aterres a l'isle d'ieux sache que la poincte qui est devers bas de l'isle qu'o*n* appelle les chye*n*s poyrynnes et est hors de l'isle en mer celle poincte elle gist nordest et siroest et si tu es a l'ung des boutz desditz chyens poyrynnes par dehors au bout devers le syroest va sus le nort nordest et n'ayes paour Si tu es au bout devers le nordest va sus l'oest siroest et n'aye doubte d'elles

¶ S'ensuy les noms des poinctes et rochiers et caps dud*it* isle d'ieulx la ou messeigneurs les prestres et autres du chappitre des os ont de grans privileges et seigneuries

**S**I tu veulx aller l'hault le long de terre dud*it* isle d'ieux et tu soye hors des chiens poyrynes est noroest en mer d'elles pour les doubler *et* toy garder d'elles mectz une grosse poi*n*cte de terre que l'on apelle chastellier *et* est aval du chasteau ladicte isle.

Ledit chastelier appartient a l'ung de messeigneurs dud*it* chapitre nomme[1375] maistre Lucas moret et la prent son gros et la dixme des fruictz Il te fault mestre icelluy chastelier et poincte par my une autre poincte que l'on appelle le turpail qui est une poincte de terre longue qui est enfermee en la mer et est icelle poincte du turpail entre ledit chastelier et les chiens poyrynes toute basse. Et est ung membre dependant dud*it* benefice du chastelier et est en la collation dud*it* maistre Lucas moret seigneur susdit et en metta[n]t la poincte du chastelier par my ladicte poincte du turpail et aller icelles esmes jusques le travers dudit turpail il est bien seur et ne fault avoir doubte de ryens Et quant tu auras passe le turpail qui est bien seur bort a bort mectz les chie*n*s poyrynes par my ledit turpail et va ainsi tout le long de terre Si tu veulx passer entre les chiens poyrines et terre desque seras le travers d'elles en terre et que tu entre devers le siroest desque les lesseras arriere du travers ne couvoiste plus de babort ny devers elles pour une basse qui est en nordest d'elles

fº 42r (p. 83)

qui ne se monstre si non de grosse mer.

Et si entre devers le nordest ne ouvre point les deux poinctes que tu voyrras le travers d'elles a terre l'une de l'autre et n'en fays que une poincte Et lors tu passeras entre les chiens poyrynes et ung autre rochier que l'on appelle le champ et va icelles esmes jusques aye ung moulin le prochain du bout de l'isle de celluy couste par my une ance de sable que voyrras la prochaine ance d*e* la poincte qui est a droit les chiens poyrynes Et quant tu auras icelluy moulin par my l'yssue d'icelle ance de sable devers l'oest tu seras le travers d'icelle pierre ne ouvre poi*n*t les deux poinctes jusques tu soyes passe celle basse et puys va hardime*n*t Si tu vie*n*s de l'hault et tu aterrez audict isle d'ieux au bout d'amont et tu veulx aller le bas devers le su de l'isle pres de terre pour toy garder de troys pierres qui sont le travers d*e* une ance de sable qui est bien pres du bout de lad*ite* isle devers le su siroest et l'on l'appelle le veil.

Si tu viens de l'hault la prochainne poincte de terre que voyrras au bas d'icelle ance de sable qui est le veil ce sera la tranche et est dehors la poincte comme une petite isle.

Et pour toy garder d'icelles troys pierres qui sont le travers d'icelle ance du veil lesquelles pierres sont appellees les ourses garde que tu ne ferme point celle pierre ou poincte de la tranche dedans la terre de la largeur d'ung grant tref car si tu la ferme tu iras dessus lesd*ites* ourses Et va icelles esmes jusques soyes ung arbre ront qui est le travers de l'ance du sable en terre par my deux petis rochiers qui sont en my l'ance du sable Et qua*n*t celluy arbre sera sus le p*r*ochain rochier devers l'hault tu seras a travers de la premiere pierre devers l'hault Et quant auras l'arbre sus le rochier du bas tu seras sus icelle devers bas et p*ar* ce pour toy garder d'elles et scavoir qua*n*t seras *et* passeras en mer d'elles ne ferme poinct le clochier de l'eglise p*ar* my la terre qui est au bas et d'icelle ance de sable susdicte.

fº 42v (p. 84)

Sache que ladite poincte de la tranche est l'ung des gros benefices dud*it* chappitre des os Et appartient a maistre Vince*n*t bossy soubzchantre dudict chappitre.

¶ Ampres y a une gra*n*de basse q*ue* l'on appelle les chymiers q*ui* est pres de terre devers la taillee Et c'est l'ung des plus nobles benefices et mieulx rente de tout led*it* chappitre Et appartient a maistre Jacques maugars doyen dud*it* chappitre Et icelle d*e* basse ne descouvre point si n'est de tempeste et y a force veillez et aguylles a la saison.

Aupres y a une grosse montaigne de pierre qui est bien haulte et royste que l'on appelle la taillee et est l'une des grosses prebandes dud*it* chappitre Et appartie*n*t a maistre lucas delomeau l'ung des vicaires dudit chappitre. Puys y a ung gros rochier qui est environne de mer quant elle est plaine Et l'on l'appelle le garouborit qui est ung benefice bien rente *et* de grant revenu et appartient a maistre Jacques thomas procureur dud*it* chappitre. Et pres d'iceluy y a une ance *et* conche que l'on appelle le pyssot la ou il y a bon radde. mais c'est rochier et lad*ite* conche elle despe*n*t du benefice du bergier en laquelle ance le seigneur dud*it* bergier cuylle et amasse grant multitude de faing.

Empres voyrras ung gros rochier qui est endroit une chappelle lequel rochier s'appelle la tourette qui est le plus noble benefice de tout led*it* chappitre et hault a merveilles Et y a grant abondance de tous oyzeaulx maryns comme cormarans couars baguyllez gaellans hayrons pouacres et grant force de pigons Et appartient a maistre jacques mauclerc escuyer et fondateur dudit chappitre.

Et ledit rochier fait l'entree du port de la meulle de lad*ite* isle et est enferme tousjours de mer et y a grosse garde tant de jour q*ue* de nuyt *et* les gardes dud*it* lieu sont gros raviers palliers abra*n*s hyraynnes roylangoust la*n*goustes et gra*n*des macres *et* grosses

1375 Imprimé *momme*

f° 43r (p. 85)

jambles Et sont par dessus tous les gros burgaulx avecques leurs cors courans jusques a la symme dudict rochier et illec font le guet Et nuel sa*n*s le co*n*gie dud*it* seign*eu*r n'auseroit entrer dedans car il seroit devore de ces cruelles bestes inhumaines et d'autres monstres marins.

¶ Endroit dudict rochier est la co*n*che que l'on appelle la co*n*che hullee qui est par le dedans et la radde dud*it* havre de la melle Et y a bon abrys d'est de nordest de nord de noroest *et* de oest mais c'est rochier Et fault mettre horyn ou autrement on perdroit les ancres et je le scay par experience. Et lad*ite* conche est le benefice *et* la meilleure prebende du revenu qui soit ondict chappitre et est inestimable et elle appartient a maistre Lucas durend prevost dudit chappitre Et peult prendre et lever le convoys de tous navires qui passent et mettent leurs ancres en icelle

¶ Puys qua*n*t vouldras sortir dud*it* port de la meulle il te fault bien donner garde du ras d'une isle que l'on appelle le berger laq*ue*lle isle est ung petit rochier qui couvre de my flaux et paroist demy jusent et est devers le noroest Et est fort da*n*gereulx de suest de su de syroest et de oest siroest si tu es abbatu dessus car le ras et la maree y est bien merveilleuse de maulvais temps et par ce donne toy garde si tu n'as bo*n* pillot Et si tu veulx avoir bon pillote prens le seigneur dud*it* berger car il est parfaict en pillotage et jour et nuyt.

¶ Et led*it* berger est le plus grant benefice et de plus grande charge que benefice dud*it* chappitre car celluy qui est proveu d'icelluy est le promoteur d'office dudit chappitre Et bien souve*n*t poyet amande aud*it* chappitre aucunes foys pour n'avoir faict information contre les delinquens Aucunes foys pour faire information lesquelles il ne peult prouver a quoy il est tenu p*ar* les constitutions dudit chapitre qui ne sont pas bonnes pour led*it* p*ro*moteur car il n'y a aucu*n*e praticque mais tout dommage

f° 43v (p. 86)

et ennuy Mais tous ceulx qui prenent ond*it* bergier ou a la co*n*che hullee susdicte aucune chose sans congie dud*it* promoteur il sont mauldis exco*m*muniez de l'auctorite du pape. Pareillement en toute la terre dudict isle d'ieux Et appartient a maistre Jehan Augereau promoteur dudict chappitre.

Bien pres de la y a une poincte de rochier qui est une petite isle que l'on appelle la pere qui faict l'entree dudit port de la meulle devers le syroest qui est ung bien bon benefice et de grant reno*n* et revenu innumerable: car tous navires luy doibve*n*t obeissance. Et appartient a maistre jacques Bossy official dudit chappitre.

Empres est ung aultre hault rochier que l'on appelle le villain qui est bon benefice: mais il est en patron laix Et appartient a maistre Bartholomy trudon avecques une chappelle que l'on appelle tranchet Et par ce ledit seigneur a cause de ses benefices a nom monseigneur de tranche villain.

Et puys ung peu au bas y a une grosse terre et gros rochiers haulx et roistes q*ue* l'on appelle la macrouse qui est ung bon benefice onquel y a grans multitude de tous bie*n*s croyssans en mer comme macres normiers palourdes jambles crouseilles moucles grosses et petites a grant plante et aultres choses Et appartient a maistre michel cadou accesseur de monseigneur Lofficial dudict chappitre.

Si tu veulx aller par dedans l'isle d'ieux et tu soye au bout d'amont donne toy garde de la poincte devers l'est car les couillons y sont qui sont bien hors de la poincte et sont bien dangereux: car il ne paroissent pas tousjours et quant il est my flaux ilz sont couvers et demy jusent ilz paroissent.

Si tu va le bas ou l'hault il te fault donner garde d'ung rochier qui est le travers desditz couillons qui ne paroist jamais q*ue* l'on appelle recoux qui est bien dangereulx d'une grosse mer. car il ront et faict bien dommage qui ne luy donne bon ryn.

f° 44r (p. 87)

Et icelluy recoux est l'ung des benefices dudict chappitre et vault autant porte comme sus lieu Et appartient a maistre Jehan Bouchier chantre du hault cueur.

Et puys empres ung peu au bas voyrras une grant ance de sable que l'on appelle la conche Et la est le bon paux et radde en metta*n*t le clochier de l'esglise p*ar* my une terre noyre qui sont fregonneres Et aupres y a ung rochier qui se nomme babyoteau qui est l'autre benefice dudict chappitre la ou beaucop d'aventures advie*n*nent de gros temps car aucunes foys il fault laisser cables et ancres Et appartient a maistre jacques Huet ausmonnier et despencier dudit chappitre.

Et en allant le bas si tu veulx passer entre les chiens poyrynnes et terre desque auras passe ung rochier qui est au bas du port breton lequel rochier on appelle le champ qui est bien sain donne toy garde d'ouvrir deux poinctes qui sont a terre le travers des chiens poyrynnes l'une de l'autre. Et n'en fays que une poincte pour toy garder d'une basse laquelle te demourra destrebort qui ne paroist point car elle est decevable car puys que la mer sera belle plusieurs foys la mer fraindra dessus et non pas tousjours Et p*ar* ce elle est decevable Et quant tu seras le travers d'elle tu auras ung moulin qui est le prochain du bout de l'isle par my une ance de sable que l'on appelle les berrosches qui est bien grant ance et est la prochainne des chiens poyrynes devers le nordest et qua*n*t auras celluy moulin a l'yssue de l'ance devers le syroest tu es le travers d'elle. Et va hardyment entre les chiens poyrynnes le plus devers terre et rengent terre et n'aye doubte des chiens poyrynes Si tu viens de la mer en fore L'isle d'ieux se monstre par troys bosses et est ront devers l'est le plus hault au meillieu et est poi*n*ctu devers bas Et y a au bout devers bas une isle petite que l'on appelle les chiens poyrynnes de quoy ay faict mention dessus.

f° 44v (p. 88)

Pour bien congnoistre L'isle d'ieux si est. que tu veoirras aussi toust ou plustost le clochier de l'eglise que la terre de belle veue

L'isle d'ieux gist est et noroest et est semblable a ceste figure.

[figure « L'isle D'ieux. », « Les chie*n*s poyrines »]

¶ Sy tu va le bas pour querir le pillier Et veille ranger devers noirmonster pour toy garder des dangiers devers noirmonstier il fault que tu aye la tour de noirmonstier la haulteur d'ung homme au dessus de troys gros puys de sable qui sont devers la mer et aussi sont les plus bas et les plus haulx.

Et quant tu seras en bon chenal tu trouveras douze brasses et quatorze brasses d'eaue.

Et si le vent est d'amont et tu veulx ranger pres ne va point plus pres de six brasses si tu ne scay bien comment car quant tu seras a six brasses si tu cours sus le nort ou sus le nort noroest

f° 45r (p. 89)

pour querir le pillier il y a aupres d'une lieue du pillier une poi*n*cte de ces dangiers qui va hors a la mer car qua(n)t tu auras sonde a six brasses jecte la sonde tu ne trouveras que quattre[1376] ou troys brasses les dangiers sont gra*n*s par ce si tu ne scay bien co*m*ment ne tumbe point dessus si tu puis Les chyens poyrynnes et le pillier gisent nort et su.

Si tu es au pillier et tu veulx aller a la chese pour toy garder des reboulles et des dangiers qui sont devers noirmonstier seille tant ava*n*t pour le nordest ung quart de nort jusques voye sainct nicolas de barbastre ouvert dehors la poincte de la chese et du sable et puys va sus l'est.

L'isle d'ieux et le pillier gisent nort et su.

1376 Imprimé *quantre*

Le pillier est une isle qui est bien bas et est pres de noirmonstier.
Le pillier gist est suest et oest noroest Et est ront devers l'est suest. Et va en apoinctant devers le noroest Et par le meillieu est le plus hault et y a dedans des murailles d'une chappelle. et devers l'oest y a une petite isle et deux farraillons qui sont tout au bas pres de l'eaue.

S'ensuyt pour aller en loyre.

**S**I tu veulx aller en Loyre le pillier et la poincte de chesmoulyn gisent nort nordest et su syroest.
La poincte de chesmoulyn est au bas de sai*n*ct lesayres et y a dessus une chappelle Et est une poincte noire Et pour bien chenollier et te garder d'une basse qui te demourra de babort que l'on appelle la lamberte qui est en syroest des charpentiers et de pierre persee.
Et aussi pour toy garder des charpentiers va sus le nort nordest jusques veoye ung moulin qui est en terre le travers d'une ance de sable Et est celle ance de sable entre la poincte de chesmoulin[1377] et une autre poincte de rochier qui est noire qui est au bas de chesmoulin la prouchainne

f° 45v (p. 90)

Metz icelluy moulin par my celle ance de sable le plus devers chesmoulyn Et quant aprocheras de terre mectz le moulin sus la poincte noire devers l'est devers chesmoulyn la largeur de deux trefz pour toy garder des cherpentiers Et n'aye paour. Et quant tu veoyrras ung village qui est au bas de sainct lesayres bien loing de la mer en terre Et n'est pas le prochain village de sainct lesayres C'est le second et y a entre celluy village et s*ainct* lesayres deux moulins et y a gra*n*t pla*n*te d'arbres *en*tour du village car il resemble estre ung boys Et au bout de bas du village y a ung arbre ront et est pres du village.
Quant voirras celluy village mectz le villaige p*ar* my celle poi*n*cte q*ui* est en l'hault de ladicte chappelle et va ainsi co*n*tre celle poi*n*cte a celles esmes. Et ne ferme poinct celluy village dedans celle poincte car tu iroys sus ung banc que l'on appelle raure qui est le travers de celle ance ou est celle chappelle Et est celluy banc pres de terre et l'appelle l'on le banc du raure. Et n'y a dessus de plainne mer d'ung mort d'eaue que brasse et demye et en terre du banc y a deux brasses et deux brasses et demye de basse mer.
Et si tu passe en terre d'icelluy banc donne bon ryn a la poincte qui est en l'hault d'icelle chapelle la prochainne poincte car elle va bien hors la passee n'est pas guaisres bonne de basse mer et de vent de su. Si le vent n'est bien a main car il fault aller pres de terre bort a bort..
¶ Et si te veulx garder de celluy banc de raure ne ferme poi*n*t celluy village qui est en terre qui est icy dessus escrit dedans la poincte et aussi ne ferme point le clochier de sainct lesayres dedans les autres poinctes et va hardiment.
¶ Et aussi pour toy garder du banc que l'on appelle le banc du verme qui te demourra destrebort ne ouvre point celluy village de celle poincte car l'arbre qui est ront soit tousjours par my la poincte.
Et va cestes esmes jusques a bort de terre le travers de celle

f° 46r (p. 91)

poincte qui est en l'hault de la cappelle Et do*n*ne ryn a la pointe car elle va hors.
Et aussi ne ferme point le clochier de sainct lesayres dedans l'autre poincte et quant seras a cestes esmes mectz le cap sus l'est nordest et iras le long de terre de poincte a pointe et donne ryn a chascune poincte Et quant auras passe celle poincte tu trouveras cinq brasses en chenal Et quant seras plus avant le travers de l'autre mectz la prochainne de sainct lesayres tu trouveras neuf et dix brasses.
Et quant seras le travers de l'autre poincte la ou il y a ung village pres de la mer tu veoirras ung arbre ront en celluy village mectz celluy arbre ront par dedans de celle poincte qui est le travers du villaige devers l'est suest sus ung petit puys ront qui est sus celle poincte.
¶ Et puys seras le travers d'ung rochier que l'on appelle les moreez.
Et pour toy garder d'elles en antrant ne ferme poinct le clochier de donges deda*n*s la poi*n*cte de maudyn la largeur d'ung tref qui est la poincte qui est devers l'est de sainct lesayres qui est le second clochier que tu veoirras en amont de sainct lesayres
Et aussi ne ouvre poinct l'eglise de sainct lesayres de la poincte devers sainct lesayres Et va ainsi celles esmes et n'aye doubte des morees.
¶ Et quant seras passe les morees Si tu veulx pauser devant sainct lesayres va tant avant en chenal que veoye ung grant arbre qui est long et hault et il est au nort de sainct lesayres et le ouvre dehors de la poincte de sai*n*ct lesayres bien loing et puys va au paux.
Le meilleur paux qui soit si est quant[1378] l'on a la chemynee du prioure parmy une fee.
Et tu auras abrys et six brasses de basse mer. Et l'abrys sera de syroest de oest de noroest et de nort.

f° 46v (p. 92)

L'isle d'ieux et le pillier gisent nort et su. Et pour bien routoyer prens les chiens poyrynnes et le pillier.
L'isle d'ieux et le cardinaulx nort noroest et su suest.
L'isle d'ieux et l'entree de morbian nort noroest Et su suest garde toy du cardinau.
L'isle d'ieux et bellisle noroest et suest.
L'yssue de la chese et lomaria de belle isle est et oest.

Pour guerrande

¶ Si tu veulx aller en guerrande va le nort et sus le noroest. Et tu lesseras la banche de babort devers le nort noroest. Et iras sus le cap de la banche Et puys verras le clochier de guerrande et puys tr(o)uveras troys brasses et demye ou quattre entre terre et la banche.
Pierre persee et la croix de guerrande gisent est et oest et pre*n*s ung quart de noroest et ung quart de suest.
La croix de guerrande et l'isle de dumet gisent nort noroest et su suest.
La croix de guerrande et la poincte du bon sainct gisent noroest et suest
La poincte du bon sainct et le partuys du bessic gisent est nordest et oest syroest.
L'isle de dumet et le four nort et su Et le four est une isle et y passe l'on tout entour. mais la poincte devers le su va hors a la mer. et est bien dangereuse.
Sache que le dumet est devant l'entree de la chenau de redon *et* est bien pres du four qui est sable et est une isle Et est devant guerrande Et puys y sont les cherpantiers. Et puys y est la banche qui dure jusques a l'entree de loyre va a ryn de tous ces dangiers.
Sache que le chenal de redon gist est nordest et oest syroest
Sache que au dumet devers l'est nordest a bon paux a six brasses Et auras abris de syroest et de oest syroest

f° 47r (p. 93)

Belisle et le poinctaulx de groye devers le suest gisent nort et su.
Le poinctaux de bellisle devers le noroest Et celluy de groye du noroest gisent nort noroest et su suest.
Bellisle et sainct guyndas noroest et suest. Et qui va p*ar* dedans bellisle et veult avoir paux dedans glenans preigne ung peu de l'oest et iras

1377 Imprimé *chesmuolin*
1378 Imprimé *qunat*

soubz sainct guyndas par raison.
Le pointaux de belle isle devers l'est Et le pointaux de cabarain devers le suest nort et su.
Le poinctaux de groye devers le noroest Et l'isle sainct guyndas est et oest.
Le pointaux de bellisle devers le port sanson Et la basse dehors glenans gisent est suest et oest noroest.
Groye et glenans gisent est et oest.
Antre groye et glenans y a une basse et y a les deux pars de la chenal entre la basse et groye Et le tiers devers glenans Et pour toy garder d'icelle basse mectz sainct nicolas de glenans hors de la poincte de l'isle a ouvert la largeur de deux trefz Et a nom icelle poincte pain froit Et passeras en terre de luy Et se tu veulx passer en terre de glenans passe pres de luy a ung tret d'arc car il est bien seur.
Antre glenans et l'isle de molinnez y a deux pierres qui sont p*ar* le meillieu de routte entre les deux isles de glenans *et* de moliennez. Si tu veulx pauser a glena*n*s pause a sept brasses et mectz la poincte de pain frait devers le suest.
L'isle de mouton et la forchee de pemmarc noroest et suest.
L'isle de mouton et pemmarc est suest et oest noroest.
De glenans au foure iras a l'oest ung quart de syroest pour doubler pemmarc.
De bellisle au foure si tu seille a quarante brasses tu iras entour sain.
Sache que entour la basse de glenans y a xl. brasses

f° 47v (p. 94)
La basse de glenans et la fourchee gisent noroest et suest
Si tu es au poinctaux de pemmarc a xlv. brasses va a l'oest noroest et n'aye doubte de sayn.
Le paux de sayn est a douze brasses
Sayn et ayssent gisent nort noroest et su suest et prens du nort et du su.
Soubz sayn a quarente et. v. brasses par raison que le paux est trop hors.
Sache que le paux a quarente cinq brasses est entre sayn et ayssent et a quarente brasses est trop pres de terre. Et y a grant courant. Mais aller a cinquante troys brasses y a une veue. en la mer.
Sache que si vays a xl. brasses que tu ne crains rien bretaigne.
S'ensuyt la route de bretaigne jusques en flandres le long de terre de normandie et Picardie.
**S**Ache que au ras de sayn y a quinze brasses et beau sable Et du ras a sainct mahe va au nord ung quart au noroest Et te demourra la collere et les moynnes destrebort.
Le grant estavenot et la coullere nort et su
De sainct mahe au four va au nort noroest Et tu lesseras la vinatere les pourques de babort
Si tu passe les chenaulx de nuyt passe tout pres du groignet du conquet tant comme auseras et n'aye paour de la vinatere
La vinatere et le pourques nort noroest et su suest.
Le four et porsal nort nordest et su suest.
Poursal et l'isle de bas est nordest et oest syroest
L'isle de bas et sept isles est nordest Et oest syroest.
Si tu veulx passer par le ras de briac de basse mer. mectz le

f° 48r (p. 95)
fasser qui y est hors du mes de giolle ung peu dehors du groing du pointaux qui est au su suest du mes qui a nom mynerst la horaynne et le cap de friolle est suest et oest noroest.
Le cap de friolle et chousse est et oest
Qui veult entrer en l'isle melien par le chenal du su il fault mectre le moustier a l'entree de l'isle qui est au meillieu du port:
L'isle de bas et grenoise nordest et syroest
Rocquedoue et grenoise nort nordest et su syroest
Grenoyse et orne nordest et syroest Et prens de l'est et de l'oest
Les quasques et orne est suest et oest noroest.
Orne et barflour gisent est et oest
La hocque et barflour est et oest Et prens ung petit de noroest et suest car le pointaux de barflour yst trop avant en mer.
Orne et cherebourc est suest et oest noroest.
Bareflour et cul de caux est et oest Et y a en la routte vingt et cinq brasses Et iras querir la hocgue bien pres des isles sai*n*ct macol. et garde toy des isles en icelle routte si tu pars de chief de caux.
¶ Si tu es le travers du poinctaux de bareflour de nuyt ne te aprouche point plus pres de vingt *et* huyt brasses. et seras bien pres. Et y a beau sable
De bareflour a la fousse de coulleville va a l'est suest et prens plus du suest
Cul de caulx et antifer nort et su.
Sache que il n'y a lieu qui aille tant hors comme les quasques. Et par ce donne toy garde de luy.
De antifer a dyeppe va a l'est nordest.
Et en somme va en l'est ung quart de nordest.
De sordainnez en foure va en nort nordest jusques soye en la chenal p*ar* raison de la basse de guyssan *et* du foqueroys de gulliz. Et puis va a l'est nordest si tu as montant. Et si tu as jusent va en nordest ung quart de l'est.

f° 48v (p. 96)
S'ensuyt les cours des marees et co*m*ment elles gisent le long de la couste devers le su en toute l'escluse en flandres
**S**Ache que en la chenal iresche vient le jusant de l'oest syroest Et si veulx aller a bara*n*chier sainct crist va par le meilleu de la sablere de sainct mahe. et q*ui* veult entrer en bretaigne bara*n*chier il fault des qu'on sera le travers de la terre de sainct mahe. et de sainct mahe a aller au four porter sainct mahe decouvert dehors de la poincte du couquet pour les basseres. Et les esmes de sainct mahe a aller au four sont une gra*n*de chappelle Sus laquelle y a une grosse croix a l'ung des pignons. Et est semblable a ceste figure.
[figure sans légende]
¶ Dehors des isles trouveras xlv. brasses et menu perroys

f° 49r (p. 97)
Et sache que au cap d'aissent y a lieu ou il y a cinquante troys brasses que navire ny nef qui soit la ancree n'a nul bon temps ny abrys ny repoux

car les cours y sont merveilleux impetueux et grans Et tout le cours est au nort nordest d'aissent.
Sache que entre le four et plomegar vient le montant du su siroest.
Sache que entre le four et porsal vient le jusent de l'est nordest
De porsal jusques a l'isle de bas vient le jusent de l'est vers le nordest.
Au dos de l'isle de bas dehors vient le jusent de l'est vers le suest.
A sept isles vient le jusant de l'est suest
A briac vient le jusant du suest vers l'est
De la houraigne jusques a friolles vient le jusant de suest Et a travers du mays de coullon vient le jusant du suest sus l'est
Au dos de grenoise dehors vient le jusant de l'est suest.
Sache que entre serf et erf sont les frieres et y a bonne chenal a qui la scait.
Sache que entre serf et orne y a ung banc que l'on appele le ba*nc* de sarc Et y a dessus neuf brasses et vient le montant du siroest et demy montant Et des ornes a bareflour vient le jusant d*e* l'est.
Et de barefour aux isleaux sainct marsault vient le jusent du suest vers le su.
Et des isleaux a fousse de coulleville vient le jusant du suest. et si tu veulx pauser a chercbourc va pauser a six brasses et y a beau lieu Et te viendra noroest du pointaux
Et si pause a la lugue pause a six brasses Et aura abris de nort et de nordest et te viendra nordest d(e)ssus les farraillons
Et si tu veulx pauser a cap de caux va soubz luy a six brasses Et lors te demourront les socquers destrebort qui est pres du cap de caux.

f° 49v (p. 98)

¶ Et quant seras le travers du villaige de cap de caux pause a sept brasses Et te viendra nort a travers de la terre *et* auras abris de norest Et si tu veulx entrer en l'avre la prendras lomen:
¶ De bareflour a cap de caux vient le jusent de l'est suest et en la rouste a beau sable a trante et six brasses.
De cap de caux a antifer vient le jusent du nordest vers le nort
De antifer a dieppe vient le jusent a l'est nordest
Et veulx pauser a haulte celle pause a douze brasses et auras beau lieu Et nort te viendra dessus le cap du poinctaux. Et si tu pause plus parfont que douze brasses c'est rochier et pourras perdre tes ancres par ce donne t'en de garde.
De dieppe a bouloingne vient le jusent du nordest Et a la fousse de caeux du nordest
Et de bouloingne au poinctaux de sordannes vient le jusent du nort vers le nordest.
De sordannes a goutressent vient le jusent du nort vers le nordest.
De gouterssent entour gravelingue jusques a ducarque vient le jusent du nordest vers le nort.
De ducarque a la baye des dugnes et jusques a ostandes vie*n*t le jusent du nordest vers l'est.
Et des ostandez jusques a blancque verge vient le jusent de l'est nordest et le plus devers le nordest.
Et des blanque vergue jusques a saincte catherine vient le plus devers l'est.

S'ensuyvent les entrees et gistes de la couste de normandie.

¶ Si tu veulx demourer et ancrer a cheribourc mectz to*n* ancre a vi. brasses et tu trouveras beau fons et noroest te vie*n*dra du pointal de laval. et te do*n*ne garde dud*it* pointal car il y a da*n*gier Si tu veulx gesir a la hogue mectz l'ancre dessoubz l'eglise a xii. brasses Si tu veulx demourer a la fousse de la couleville

f° 50r (p. 99)

mectz l'ancre dehors a vii. ou a. viii. brasses Si tu veulx gesir en la rade du chief de caux mectz l'ancre a six brasses.
Et la te viendra nort de la terre et n'auras point d'abry de nordest
¶ Si tu veulx pauser en radde de Dieppe mectz l'ancre a sept brasses devant la ville.
Si veulx gesir au bas de soubme mectz l'ancre dehors l'obanes Et garde que le monstier de cayo te demure en l'est nordest Et mectz ton ancre a six ou a sept brasses Si tu veulx aller dedans porte haulte maree soubz toy Et prens les esmes outre le chasteau de croytte ung petit hors de l'ordelle Et iras a deux brasses et demye ou a trois. Si veulx demourer devant estaples mectz l'ancre a sept brasses ou a six Si veulx gesir devant boulouigne gis devant le hauffre et mectz a huyt ou a six brasses Si tu veulx demourer devant hurdrunes de vent d'amont mectz l'ancre devant ordecelles a dix ou a douze brasses Et tu auras abris de nort qui te viendra de hurdrenes et auras bon fons Et si tu mectz l'ancre plus parfont tu trouveras rochier maulvais fons comme j'ay devant dit.

¶ S'ensuyvant les marees du ras de fontenaux jusques a l'ecluse en flandres devers le su.

**S**Ache que en ras de sayn la lune au suest ung quart a l'est commencement de flaux.
A sainct mahe la lune au suest flaux
Au four la lune au suest ung quart au su flaux
A breverac et a porsal la lune au suest flaux
A gouoyn lune au suest ung quart au su flaux.
Aux convers de l'isle de bas la lune au su flaux.
Et mainteffoys fault prendre ung quart de syroest de eaue morte.
Aux convers la lune au su flaux et prens du syroest.

f° 50v (p. 100)

Gattes demye maree entre sainct mahe et l'isle de bas A sept isle la lune au su syroest flaux.
Et des l'isle de bas jusques a sainct malo tout le long de la couste la lune au su flaux a terre.
A chousse a grenoise a gerse a gart a arc et a la rouse la lune au su flaux a terre.
A roucquedoue la lune au syroest et prens ung quart du su flaux
A grenoise dehors la lune au su syroest flaux
A la ferree la lune au su syroest flaux
Entre sarc et orne comme nous avons veu y a ung banc que l'on appelle le banc de charc et y a dessus neuf brasses de plaine mer Et frainct dessus de basse mer et ledict banc gist noroest et suest Et le cours vient dessus du suest des my flaux jusques a my esbe.
Dehors quasquet la lune au syroest flaux
¶ En ras blanchart la lune au syroest ung quart a l'oest flaux.
A la hocque et a orne a terre la lune au siroest flaux.
A cheneborc lune au su siroest flaux a terre

A bareflour a la hacque et a la barre de vire la lune au su syroest flaux.
En quattre ras la lune a l'est nordest flaux
Du chief de chaux jusques a dieppe la lune a l'est nordest flaux a terre.
A la fousse de l'eure le plus des marees de l'an la lune au suest plainne mer et dehors d'antiffer jusques au ras de soubme.
Aux convers la lune a l'est basse mer
En soubme la lune a l'est flaux
Sache que en soubme d'eaue morte et de vent d'amont la lune au su suest plaine mer.
Et de la a estapez et des estapez au havre de bouloi*n*gne

f° 51r (p. 101)

Et de bouloigne jusques a l'estalere de tanet la lune a l'est commaincement flaux a la terre a l'est nordest
Et dessus les bancs de flandres le plus bas des marees il co*n*vient que les marees soyent d'autre maniere entre doultre vinssent jusques a la barre
Des dunes la lune au su suest comme*n*cement de flaux. Et de la barre des dugnes jusque a ostandez lune au suest ung quart au su flaux.
et des osta*n*dez jusq*ue*s a blancq*ue* vergue la lune au su suest flaux
Au tour de la ryve de blancq*ue* vergue la lune a l'est suest flaux a terre.
En l'ecluse de flandres la lune au su plainne mer

¶ S'ensuyt comment les cours de marees du ras de sayn gisent jusques en flandres devers bretaigne

**S**Ache que en la chenal des isles vient l'esbe a l'oest syroest Et sache que a quarante brasses dehors des isles entre moulenent vient le jusent a l'oest syroest Et porte bien montant aussi a l'ancontre de grant mer.
¶ Sache que a la boutere de vinssant en nort nordest de l'isle a une sonde de quarante cinq brasses a cinquante et n'y aura point de cours et auras bon fons Et ne seras point loing de terre plus d'une veue
Sache que encontre les rochiers de la houcque vient le flaux du su syroest.
Entre le four et breverac vient l'esbe de l'est nordest
Entre breverac et l'isle de bas vient l'esbe de l'est et prens ung quart du nordest.
En la couste de l'isle de bas a la boutere de l'isle d'amant vient l'esbe de l'est suest
Dehors sept isles vient l'esbe de l'est et prens du suest pareilleme*n*t ainsi est dedans. Dehors brehac vient l'e[s]be de l'[e]st.
De brehac jusques a sainct malo vient l'esbe de l'est suest.

f° 51v (p. 102)

¶ Sache que entre quasquet et orne vient le montant du su syroest jusques a demye maree
Et des orne jusques a bareflour vient l'esbe de l'est
Et des barflour iusq*ue*s aux isles. s*ainct* macol vient l'esbe du suest

¶ S'ensuyvent les veues qui sont entre chief de boys et flandres

| | |
|---|---|
| **S**Ache que de chief de boys a chief de cors y a | une veue |
| De chief de cors es barges d'olone | une veue |
| Des barges d'olone a l'isle d'ieux | une veue |
| De l'isle d'ieux a bellisle | troys veues |
| Des bellisle a groye | une veue |
| Des groye a glenan | une veue |
| De glenan a pemmarc. | une veue |
| De pemmarc au ras | neuf lieues |
| De chief de boys au ras fontenaux y a | dix veues |
| Et de lieues | lxx. lieu*es* |
| Du ras de fontenaux a sainct mahe | une veue |
| De sainct mahe au four | une veue. |
| Du four a bregerac | une veue |
| De bregerac a l'isle de bas | une veue |
| De l'isle de bas a sept isles | une veue |
| De sept isles a brehac | une veue |
| De brehac a froulle | dix lieues |
| De froulle a sainct malo | quattre lieues |
| De sainct malo a chasaye | six lieues |
| De chasaye a jarsaye | sept lieues |
| De jarsaye a la hacque | huyt lieues |
| De la hacque a bareflour | dix lieues |
| De bareflour a cul de caux | troys veues |
| Cul de caulx est l'entree de saynne | |
| De cul de caulx a antifer | une veue |
| De antifer a sainct valeric de caulx | une veue |

f° 52r (p. 103)

| | |
|---|---|
| De sainct valeric a dieppe | une veue |
| De dippe a l'entree de crotay | une veue |
| ¶ S'ensuyt de soubme. | |
| ¶ De l'entree de soubme jusques a estaplez | une veue |
| De estaplez a blannez | une veue |
| De blannez a ducarque | une veue |
| De ducarque a ostande | une veue |
| De ostande a l'escluse | une veue |

S'ensuyvent les veues de sourlyngues et d'angleterre jusques en flandres

| | |
|---|---|
| ¶ De sourlyngues a longues chippes y a | une veue |

| | |
|---|---|
| De longue chippes a lessart | viij. lieues |
| De lissart a dodmen[1379] | une veue |
| De dodinen a cap de rame | une veue |
| De cap de rame au cap de bieurres | une veue |
| De cap de bieurre a torres | une veue |
| De torres a porlant | deux veues |
| De porlant a sainct anteulyne q*ui* est aval de la poulle | une veue |
| De sainct anteulyne a l'isle d'ouhic dit les aguillons y a | une ve*ue*. |
| De l'isle d'ouhic il te fault scavoir qu'elle deure. v. lieues de long | |
| Et du bout d'amont de ladicte isle jusques a blanchief y a | deux veues. |
| De blanchief a romenay | une veue |
| De romenay es dugnes | une veue |
| Du destroit a ducarque | une veue |
| De ducarque a ostandez | une veue |
| De ostandez a l'escluse | une veue |

¶ S'ensuyvent les marees du cap de cournoaille jusques en galles le long de la couste.

¶ Au cap de cornoaille la lune en l'est nordest pleine mer et au su suest basse mer.
A padiston lune en l'est ung quart de nordest plainne mer

fº 52v (p. 104)

A loudaye lune a l'est plainne mer et au su basse mer
A caldaye la lune en l'est ung quart de suest plainne mer.
A grashormes lune en l'est suest plainne mer
Es ramaises a la poincte de cardigan lune au suest plainne mer.
A nulleforde lune en l'est suest plainne mer
A l'isle de fer et l'isle de coulompz et a nasquyn goualles la lune en l'est suest plaine mer.
En route de l'isle de magusique es mons de galuaye la lune au su suest plainne mer
Et par toute la routte et l'isle de man jusques a erglas en ava*n*t et jusques en escosse la lune o su plainne mer

¶ S'ensuyt les plains des marees

| | |
|---|---|
| ¶ Portemue | |
| Blanchief | Nort et su: |
| Sainct vis | |
| ¶ Vischenoise | |
| A romenays | |
| Fontenaux | |
| Sainct mahe | |
| Au four | Su et syroest |
| An breverac | |
| A l'isle de bas | |
| A port blanc | |
| A grenoise | |
| A rocquedoe | |
| A quasquet | |
| Dehors a la hague | |
| A orne | Noroest et suest |
| Au ras blanchart | |
| Au quattre ras | |

fº 53r (p. 105)

| | |
|---|---|
| En flandres | |
| Antour de blancque vergue | |
| Espaigne | |
| A sorlingue | |
| A monsolle | |
| A fauvic | |
| A plemue | Nort et su. |
| A dartemue | |
| An l'ancreson de porlans | |
| A porlans | |
| An saynne | |
| Aux aguillons | |
| Au dos de l'isle d'ouhic | |

S'ensuyve*n*t les routtes et comment gisent les poinctes le long de la couste d'angleterre devers le su.

Et premierement

**S**Orlingues Et longues chippes ou le cap d'angleterre gisent Est nordest et oest siroest Et pre*ns* le plus du nordest et du siroest
Sorlingue et lissart gisent Est et oest et entre sourlingues et lissart en la droicte routte y a une basse de pierre qui est le travers de monsolle Et s'appelle la rossee Et en breton goulff. et elle paroist des demye maree. et qui part du chief de cornoaille il fault seigler *et* aller en l'est suest pour doubler lissart car ainsi gisent les deux terres
Le cap d'angleterre ou chippes *et* lissart gisent est suest et oest noroest. Lissart et monsolle gisent suest et noroest

1379 *Dodinen*

Lissart et dodmen nordest et siroest et prens ung quart de l'est et un quart d'oest.
Lissart et la pierre de plemue est nordest et oest siroest

fº 53v (p. 106)

Lissart et gaudester est et oest et prens ung quart de nordest *et* de siroest. Gaudester est aval dartemue deux lieux. De gaudester va a l'est nordest et iras querir porlans
De gaudester va a l'est ung quart de nordest tu iras q*ue*rir l'isle d'ouhic. Et passeras dehors porlans quatre lieux.
Porlans et le cap saincte alayne est *et* oest.
L'isle d'ouhic et beauchief est *et* oest. et prens de l'est en la mer et de l'oest en la terre
Le pointaux de sainct nonys qui est aval de la poule une lieux
Et le poi*n*ctaux de l'isle d'ouhic devers l'oest est suest *et* oest noroest
Beauchief et le poinctau de romenay est nordest *et* oest siroest. Et prens le plus de l'est et de l'oest
Le poinctau de romenay *et* de dovre nordest et siroest.
Le poinctau de saincte marguerite et tenet nort et su
Tenet et terre vermeille nort et su.
Tenet et la coullere de gernemue nort et su. et pre*n*s ung quart du nordest et du siroest

¶ S'ensuyvant les sondesque on trouve a venir de l'ovant de portingal, d'espaigne, Et d'autre part de la mer en fore A venir querir angleterre, normandie, picardie, flandres. Et le long de la coste de bretaigne

**S**Ache tout premier que en la coste de flandres n'y a lieu plus parfond que vingt brasses. Si tu sonde le travers de nysport a vingt brasses tu seras a une veue de terre. Et sache que la lune a l'oest siroest sera plaine mer
¶ Sache que entre dovre *et* la pointe de sainct gast y a de mer basse xxxv. brasses. et de plaine mer trente huit. Car elle espesse de trois brasses. et sera la lune au siroest plaine mer. et court le flaux au nort nordest et tu seras le plus devers. s*ainct* gast.
Sache que douvre et le chasteau *et* la tour de boulongne gisent nort noroest et su suest

fº 54r (p. 107)

Le chasteau douvre *et* la poincte de sainct gast gisent noroest et suest.
Entre vichenoisse et le crotay y a de xxv a trente brasses. Et en chenal y a de xxxv. a trente huit brasses.
Si tu sondes aval de blanchief cinq lieux ou six tu trouveras trente trois brasses de plaine mer. et trouveras en ta sonde coqueail. c'est assavoir menuez rochettes plattez Et grosses caillouches par my. et le jusant porte a l'oest siroest
Beauchief et sainct gast est et oest.
Entre l'isle d'ouhic *et* la houcque y a de trente cinq a quarante brasses. Et sache que des la houcque jusques au meilleu de la chenal est rochier. Et quant seras le plus devers Angleterre trouveras beau sable. Et sauras de quelle part tu seras.
Et saches que devers orne y a faulse sonde. car pres de luy y a. lx. brasses.
En noroest de grenoise a la veue y a soixante et dix brasses. et par ce est il faulse sonde. Et devers angleterre en chenal trouveras soixante cinq brasses.
Grenoise gist nort et su. et est rond devers l'est a qui est hors.
A la veue de porlans y a trente cinq brasses et beau sable
Entre orne et sept isles y a en chenal cinquante trois brasses.
Entre l'isle de bas et fauvic y a cinquante huit brasses.
Sache que entre le four *et* lissart y a en chenal cinq*uan*te huit bra*sses*. Et sache que des le four n'y a lieu ou il y ait soixante brasses. sinon soubz poursal.
Entre ayssant et le cap d'angleterre y a en chenal soixante et dix brasses.
Et sache que au cap d'angleterre au pie de luy y a Cinquante. brasses.

fº 54v (p. 108)

Au pie de lissart y a quarente cinq brasses. Sache que lissart se fait deux pointaux et deux farraillons et est le[1380] plus parfont lieu de cornoaille.
¶ Et sache que si tu va a goudester de nuyt ne te aprouche point plus pres de terre de quarente brasses si ne veoy bien ton bon.
Car tu doibz scavoir que a la pierre de plemue y a tre*n*te brasses Et de poincte a poincte y a trente brasses Et par ce s'il advient que tu pause ne pause point a moins de trente cinq brasses a xxxviii. Et seras dedans le pointaux dehors du cours.
¶ Si sonde le travers du cap de sorlingue en su de luy a soixa*n*te brasses tu trouveras sable blanc menu comme orologe Et en y a par my qui est plat et long co*m*me balle d'orge. Et tu ne seras point plus loing de terre de dix a douze brasses
¶ Sache que si tu viens de la mer en fore a querir oyssant ou lissart en la routte a cent ou a quattre vingts et dix brasses tu trouveras sonde grosse et seras de la part de sayn environ. xx. lieues. Et trouveras en ceste routte a quattre. xx. brasses couquille co*m*me de sainct jaques *et* coupz ou plomb Et en ceste routte pre*n*s du nort tant que tu change ta sonde. Et si tu es a soixa*n*te ou a. lxv. brasses tu trouveras sablon menu mesle d*e* vermeil. Et seras a couste de oyssant et si tu a temps et jour va le querir au nordest et seras entour de dix lieues de l'isle. Et si tu viens faisans ta routte entour la basse frede tu trouveras sablon gros vermeil et roux. Et trouveras de sonde quarente brasses.
¶ Sache que si tu es devers le banc de sorlingue tu trouveras quatre vingts cinq brasses ou quattre vingts et dix Et trouveras au plomb comme coulleur de vase.
Sache que tu feras grant seiglaige quant seras devers le ba*n*c de sorlingue Et si tu es a quattre vingts tu trouveras sablon menu blanc et noir Et soye certain que tu seras le travers de

fº 55r (p. 109)

lissart. Entre le chief de cornoaille et oyssant trouveras en chenal. lxx. brasses et asses pres du chief.
Entre dodmen et le four trouveras en chenal lx. brasses Et si tu es a travers de plemue ou d*e* bodesteurs tu trouveras sablon gros roux et coupz dedans le sief et trouveras de sonde quare*n*te une ou quarente et deux brasses.
A la veue de porlans trouveras. xxxv. brasses Et menu perroys Et si tu es pres de porlans tu trouveras. xxx. brasses et pierres comme febves en ceste sonde. Et te durera jusques a sai*n*ct antealine. Si tu es es brasses susdictes tu trouveras une pierre blanche en figure des alenes rompues et aultres plus grandes lors tu seras a travers sainct antealine ou a travers l'isle d'ouhic. Et de la va a L'est pour toy garder de la cite de veille.
¶ A deux ou a troys lieues de l'isle d'ouhic trouveras. xxv. brasses et a coups et taillades ou sief comme fil douge.
A deux lieues ou a troys d*e* quasquet trouveras soixa*n*te brasses et grosses pierres noires et rougneuses Entre l'isle d'ouhic et la houcque ou plus

1380 Imprimé *lu*

parfont ne trouveras que. xxxv. ou quare*n*te brasses.
Entre l'isle d'ouhic et antifer au plus parfont ne trouveras q*ue* vingt et cinq ou trente brasses.
Entre forlagues et soubme en plus parfont ne trouveras que vingt ou trente brasses.
Entre foucquestant et bouloingne y a ung banc qui s'appelle la rippe rappe et est par my la routte tant pres de picardie comme d'angleterre et trouveras bort a bort de luy. xxv. ou. xxvii. brasses. Dessoubz le chasteau d'ouffre trouveras dix brasses. A l'estricte de calays trouveras. xxv. brasses. Entre calays et tanet trouveras. xxv. brasses. En la radde de calays y a. xvi. brasses. En toute la couste de flandres comme ay ja dit dessus ne trouveras que vingt brasses.

f° 55v (p. 110)

¶ S'ensuyvent les congnoissances et merques Des terres de l'escluse en flandres et aussi de la coste d'angleterre. Et premierement.
**S**I tu viens de la mer en fore q*ue*rir les chenaux de flandres. et tu soye le travers de nysport a dix huit brasses ou a vingt tu seras a une veue de terre. Et tu voirras une terre qui te semblera estre une isle. et se monstrera p*ar* trois bosses et est le plus hault lieu de toute icelle coste Et sera la terre de nysport. car elle est la plus haulte. Et en l'hault d'elle y a une eglise. Et devers l'oest une autre. Et cella est la meilleure congnoissance de flandres Et y a de la aupres une veue.
¶ Si tu es dehors des bancs de flandres et tu veulz entrer dedans et aller dedans l'escluse. va tant avant que tu ayez le clochier de l'eglise par my le foucqueroys Qui est sus la coste qui semble estre ung columbier ou fuye. Et quant auras l'un par my l'autre mectz le clochier de saincte Katherine qui est le prochain clochier de l'antree de l'escluse devers l'oest
Ampres y a ung clochier poinctu *et* dougie que voirras en terre entre saincte katherine *et* la ville de l'escluse le plus pres clochier de saincte katherine. et icelle eglise a nom saincte anne
Mectz ces deux clochiers a ouvert l'ung de l'autre la largeur d'ung tref. Et que celuy de saincte katherine soit devers l'oest *et* sera par my ung gros puys de sable: ou il y a une pierre blanche dessus la choitte du gros dudit puys devers l'oest. Et qua*n*t seras icelles esmes va sus terre a la sonde *et* iras sus l'est suest Et ne bouge point cestes esmes Savoir est les deux clochiers ouvers l'un de l'autre. Et celuy de saincte katherine par my la pierre du sable. Et va ainsi jusques aye une grosse tour q*ui* est devers le siroest en terre ouverte devers l'est suest du clochier de heys *et* que voye la clarte entre les deux la largeur d'un tref Et ne trouveras point moins de quatre brasses ou de cinq.

f° 56r (p. 111)

Et quant seras a icel[l]es esmes Savoir est la tour ouverte de heys la largeur d'un tref. va sus l'est ung quart de nordest. Et sonde souvent. et te garde du laupyn car il est roiste
Si tu es en l'escluse de flandres *et* tu veille venir dehors desque tu auras double la poincte de saincte katherine qui est devers le su pour venir le long du banc. Et pour toy garder de luy mectz une tour que voirras au travers de l'isle de gayen a la poincte de l'isle devers le suest qui est la tour de couque sydre Mectz icelle tour a ouvert du prochain moulin qui sera pres de la tour la largueur d'un navyre. et q*ue* la tour soit devers le su siroest la largeur d'ung navyre jusques aye apporte une autre tour qui est par le meilieu de l'isle de gayen par my ung village. Et sera la tour par my la poincte de l'escluse devers saincte katherine. Et puis va sus l'oest ung quart de siroest. Et sonde souvant jusques aye le clochier de saincte anne q*ui* est le p*ro*chain clochier de la ville de l'escluse en venant vers la mer et est bien dougie par my le coing de l'eglise de saincte katherine: ou bien mectz a ouvert les deux clochiers l'un de l'autre la largeur d'un tref. Et que iceluy de saincte katherine soit devers l'oest. Et sera par my ung gros puys de sable couvert de dureausme: ou il y a une paree blanche a la choitte dudit puys *et* est ladite paree toute blanche. Et puis voirras une grosse tour qui est en terre devers le siroest ouverte du clochier de heys qui est aval de saincte Katherine. Et fault laisser ledit clochier devers l'oest. la largeur d'un tref. Et quant seras icelles esmes: mectz le cap sur la mer. car tu es en bon chenal. Et ne bouge point les deux clochiers ouvers l'un de l'autre. Savoir est celluy de saincte anne et celuy de saincte Katherine[1381]. Et va ainsi et ne trouveras point moins de quatre ou cinq brasses. Et iras sus l'oest noroest. Et n'aye paour.
¶ Et va celle routte jusques aye le clochier de heys par my le

f° 56v (p. 112)

fougeroys que voyrras qui est su la couste qui est co*m*me ung collombier et seras dehors des bancs et va sus L'oest jusques soye a douze brasses. Et quant seras a dix ou a douze brasses des bancs va sus L'oest siroest et iras le destroict Et ne couvoiste point L'oest pour paour de gaudoyn.
En Nort noroest de ducarque y a ung banc qui gist nordest et siroest Et dure deux grans lieues de long. Et n'y a dessus de maligne que deux brasses et demye ou troys de grans eaues Et il est bien a troys lieues de terre. Et en mer de luy y a treze brasses ou quatorze de parfont. Et en terre de luy y a huyt ou neuf brasses. Et a nom ledit banc de mardit

¶ S'ensuyt du destroict

¶ Sache que la poincte des dugnes est une poincte qui est bla*n*che terre Et est entaillee dessus par lieux de terre noyre. et est la plus dougee par le dessus du bout devers l'est nordest Et au bas d'icelle poincte voyrras ung chasteau qui est sus le plus hault de lad*ite* poi*n*cte *et* est devers l'oest *et* au bas d'icelluy chasteaupres de luy voyrras une boye noire ou il y a ung petit havre qui a nom dovre Et ou bas d'icelle boye voirras la terre blanche et dessus toute esgalle et plange
Si tu pause es dugnes pause a. v. brasses.
Si tu pause a saincte margarite pause a six brasses
Si tu pause es dugnes et tu veille aller amont il fault que aille sus le su suest pour toy garder de gaudoyn jusques soye my voye de la poincte des dugnes et d'icelles bannes qui font le destroict Et puys va sus l'est nordest et te demourra gaudoyn devers le nort destrebort.
Au bas de dovre y a une aboye que l'on appelle foucquestan et en su suest de luy y a ung banc que l'on appelle le banc de foucquestan Et y a dessus troys brasses et demye de basse mer.
Et est entre dovre et bouloigne et y a devers bouloigne. xxvii. brasses. Et devers angleterre xxv.

f° 57r (p. 113)

¶ Si tu pause a romenay pause a dix brasses et auras abris d'oest et siroest
Sache que il y a ung banc. et dedans le banc y a six brasses de basse mer: et de maligne. Et sus ledit banc y a une brasse *et* demye
Romenay est bien haulte poincte Et en l'hault de luy y a une basse terre pres de la mer qui se monstre comme ung banc
Et est par bosses et bien long et poinctu de l'un des boutz.
Ainsy comme ceste figure.

[Figure « Le banc. »]

Si tu veulx entrer a vichenoise aye tiers de maree. et te garde du pointaux de babort. et voirras le clochier de la ville: passe celle boye car dedans

1381 Imprimé *Latherine*

est trop estroit
Si tu veulx pauser a blanc chief va pauser a dix brasses *et* auras abris de oest et siroest
Blanchief est ung cap a qui vient d'aval qui se monstre estre tout ront devers le suest. et vait en appoinctant devers bas. et au bas de luy y a une sante de terre. Et blanchief est de telle figure comme ceste cy apres.

f° 57v (p. 114)

[figure « Blanchief »]

¶ Si tu veulx antrer a porteume prens merques au clochier et a sept houstaulx blancs qui sont au chief du poinctaux devers le suest
Si veulx pauser a saincte alaynne pause a sept brasses. car le poinctaux est trop hors
Amont de l'isle d'ouhic bien trois lieux y a banc de rochier qui a bien deux lieux de long de terre a la mer. et est le travers d'un clochier et l'on l'appelle le banc de la veille cite.
Si tu veulx issir devers saincte alaynne va sus le su suest Et s'il est montant va sus l'est jusques a treze brasses.
¶ La figure de l'isle d'ouhic est comme ceste cy

[figure « L'isle d'ouhic »]

f° 58r (p. 115)

Si veulx antrer par les aguilles va soubz elles *et* pres d'elles a sept brasses Et il y a une basse qui te demourra destrebort Et est la merque a travers du moulin Et quant seras dedans le pointaux qui est devers le certain pause a six brasses: Et quant seras le dedans les deux poinctes va a contre porteume jusques tu veoyes la ville d'autonne Et jusques tu soyes le travers de la boye de l'isle Et quant seras a la poincte qui est pres de la desme de l'isle d'ouhic va tout le long de l'isle ung peu dehors jusques aux aguilles.
¶ Si tu veux aller a autonne va pres de houbre ou si veulx aller et antrer devers la ville quant seras le travers du pointaux de vichenoyse va devers l'oest car la poincte va trop chief en chenaux.
¶ Si veulx aller a la poulle va tant avant pierre persee Et puys pause a six brasses.
Si pause a sainct nony qui est une ance qui est aval de la poulle qui est une eglise qui est fondee de la troute et y a une tour sus l'eglise qui est carree Et d'icelle ance a la poincte de la poulle y a bien deux lieues.
Si tu veulx pauser en icelle ance que l'on appelle souny pause a cinq brasses Et mectz une croix qui est sus la poincte devers le su par my une pierre blanche qui est sus la poincte et seras en bon paux Et pause a cinq brasses tu auras abrys de su de siroest de oest de noroest et de nort Et te viendra nort nordest dessus la poincte Et su suest dessus l'autre poincte Et te garde de celle du suest car elle gist hors et te demourra l'isle d'ouhic a l'est suest Si tu veulx aller a sainct nony a l'isle d'ouhic garde toy du banc qui est en terre de l'isle Et pour toy garder de luy cours sus le su suest jusques mectez la grosse poincte noyre qui est en l'isle d'ouhic devers le nort qu'elle soit ouverte devers le su de la grosse poincte blanche qui est aval de la noyre et puys va hardiment contre la poincte.

f° 58v (p. 116)

Aval de sony y a une grosse poincte que l'on appelle saincte estellyne qui est la plus haulte devers bas. et est roitte. et va en appoinctant en amont et est terre blanche a qui est le travers d'elle elle se monstre estre une isle Et d'icelle poincte a l'isle d'ouhic y a une veue. Et d'icelle poincte de saincte estallyne a porlans y a une veue
¶ Si tu vie*n*s de la mer en fore et tu aterres le travers de porlans. Porlans est une isle qui est court isle *et* gist est nordest et oest syroest. et est terre noire et est hault devers l'oest *et* roitte. *et* devers l'est est poinctu. Et si es pres de terre a une lieux ou demye. il se monstrera estre le plus hault devers l'est nordest.
Porlans est une isle qui est sain jusques a bort de terre jusques au gist d'un pain contre terre. et te garde du ras de porlans car il est perileux Et est le plus fort au bout d'amont devers l'est nordest Porlans est d'itelle figure.

[figure « Porlans »]

Si tu veulx passer le ras de porla*n*s passe pres de terre bort a bort car il y a le moins de coura*n*s ou passe bien a troys lieues de terre hors en mer car tu ne trouveras pas si grans courans.
¶ Si tu veulx pauser a l'abris de l'isle de porlans pause a dix brasses Et te demourra la poincte de l'isle au suest Et auras abrys de suest de su de syroest de oest et noroest. Et te viendra le

f° 59r (p. 117)

nort dessus la terre Et la prochainne poincte que voyrras en terre en nort noroest c'est la poincte de ayemue
Si tu veulx pauser devant ayemue pause le travers de la poincte il y a dessus la poincte ou il y a une croix dessus Et voyrras une tour en terre qui te demourra devers le su siroest de la poincte Et devers le noroest tu voyrras la ville et seras en bon lieu pour pauser Et y a six brasses et gros sable et dessoubz l'isle est vase.
¶ Si tu as ung navire de brasse et tu veulx aller dedans la poincte devers le noroest a la prochainne ance de la poincte que voyrras en allant dedans a l'oest il y a tousjours brasse d'eaue tu seras a l'abris de tous temps si non de nort. mais tu pourras antrer dedans ayemue car tu seras a bort de l'antree et y a dedans bon lieu
¶Ayemue est havre de maree et y a dedans bon lieu de tous temps et seras tousjours a flot.
Aval de porlans y a une boye q*ue* l'on appelle la boye de irestre A qui aterret deda*n*s elle est mauvaise a esparer de ve*n*t de mer
Si tu atterre le travers de stort ou de lym qui est amont d'artumue Tu voyrras la terre tra*n*chee par cinq ou par six lieux. co*m*me cinq monceaulx de sel Et aval des tranchees la terre est rouge. Et en amont de ces tranchees voyrras une montaigne ronde et forchue pour dessus. Et aval de ces tranchees voyrras une grant boye en terre et en amont d'icelle boye voyrras une terre qui se monstre comme deux isles. et pres l'ung de l'autre Et le plus amont est ront devers le syroest Et voyrras ceste terre quant seras amont d'artemue.
¶ La prouchainne poincte que voyrras amont d'artemue c'est lym et la plus dougee devers le nordest et roiste Et y a bon abrys de vent d'aval des le suest jusques au nordest
D'artemue a gaudester y a deux lieues.
Gaudester se monstre ung cap long et gros et roiste devers

f° 59v (p. 118)

le siroest. Et dessus est tour plange et hault devers le siroest.
Et est terre noire comme ceste figure.

[figure « Gaudester »]

Gaudester a qui est pres de luy en l'hault il est entaille dessus le plus pres de la poincte en vena*n*t au bas vers la mer. Et au dehors de la poincte

y a une pierre do*n*ne bon ryn a la poincte
De gaudester va au nort nordest tu iras q*ue*rir l'antree d'artemue
Antre gaudester et d'artemue y a ung banc qui est bien long et frainct de mauvais temps. Mes il y a bonne passee en terre a tous navires. Si tu passes en terre passe pres du poinctaux de goudester. *et* va tout le long de terre car elle est bien saynne
Aval de gaudester y a une grousse poincte de terre noire q*ue* l'on appelle Boult. et qui est en amont d'icelle poincte elle se mo*n*stre fourchue sus le bout devers la mer et est toute roitte. Et semble a ceste figure si ampres.

[figure « Boult »]

fº 60r (p. 119)

¶ Entre ceste poincte de boult *et* gaudester y a deux lieux Et entre les deux y a ung banc qui est le travers des deux poi*n*ctes. Et au deda*n*s du ba*n*c y a ung rade. Et si tu veulx aller pauser dedans range la poincte de boult. car l'antree y est pres Et lad*ite* poincte de boult est bien saynne dehors. Mais dedans y a une pierre. Donne toy garde d'elle quant seras deda*n*s la poincte de gaudester
De goudester au four y a sept. veues *et* gisent nor nordest *et* su siroest. Plemue

[figure « Plemue. »]

¶ La p*ro*chaine poincte que voirras aval de boult c'est la poincte de plemue. Si tu veulx entrer en plemue va tout droit le cap sus
Si tu veulx aller a la chenal platine qui est devers l'est va p*res* du poinctaux de babort car destrebort est trop soubme.
¶ Sy tu veulx aller a la chenal d'octembre donne ryn au cap de l'isle devers l'est et puis va avant soubz la maison au chenallier jusque aye la chenal ouverte.
Et quant auras la chenal ouverte va sus par le meilleu. Et quant le poinctaux qui demeure destrebort sera ariere du travers va ava*n*t sainct patrot et iras pres du fasser qui demeure destrebort.

[figure « Fauvic. »]

¶ La pierre de plemue est a troys lieues de terre.

fº 60v (p. 120)

[figure « La pierre de plemue »]

¶ Si tu veux entrer en fauvyc va sus sainct saulveur. Et puys va devant le poinctaux qui demoure destrebort qui est dedans. Mais il te fault tiers de maree quant seras dedans le poinctaux pour aller devant la ville.
¶ Si tu veulx antrer a salemue laisse la basse de quelle part que tu vouldras Mais devers l'est est le plus large. Et le premier tour que tu voyrras de la chenal est perilleux. Et te demourra destrebort. mais va hardiment le cap su le chenal. Et tu auras mestier de demy quart de maree pour passer le banc Et il y aura en paux deux brasses et demye de maligne.
Si tu veulx pauser a monsoulle va pres du grant mont de terre a six brasses. Et seras en beau lieu car a sept brasses est rochier.

S'ensuyvent les veues qui sont entre la couste d'angleterre de picardie de normandie et de Bretaigne.

**D**E dovre a la tour de boulloygne six lieues
De dovre au radde de sainct jehan qui est entre bouloygne et sainct vincent cinq veues
De frelaquez a sainct nicolas de haulte couste troys veues
De cap de caux a saincte alayne cinq veues
De bareflour a saincte alaynne troys veues
De barflour a porlans cinq petites veues
De quasquet a porlans troys veues

fº 61r (p. 121)

| | |
|---|---|
| De sept isle a gaudester | six veues |
| De sept isle a dodmen | sept veues |
| De grenoise a l'isle d'ouhic | v. veues |
| De quasquet a l'isle d'ouhic | quattre grandes veues |
| De grenoise a porlant | quattre veues |
| De grenoise a quasquet | une veue |
| De grenoise a l'isle de bas. | troys veues |
| De grenoise au four | cinq veues |
| De porlans au four | neuf veues |
| De gaudester au four | sept petites veues |
| De lomelyen a gaudester | six veues |
| De roquedoue a grenoise | deux veues |

Chasteau langloys et le chief de la grue de grenoise gisent nordest et siroest.

| | |
|---|---|
| De porlans a l'isle de bas y a | sept veues |
| De grenoise a porlans | troys veues |
| De grenoise a la pierre de plemue | quattre veues |
| De la houcque a grede | six veues |
| De porlans a cap de caux | six veues |
| De quasquet a porlant | troys grans veues |
| De aissent a sorlingue | quattre veues |
| Du port de sorlingue jusques au four y a | trante lieues |
| De lissart au four y a | xxv. lieues |

¶ Sache que le plus large lieu qui soit en la couste de angleterre des l'isle d'ouhic en amont c'est chouran et la fousse de coulleville et gisent Nort et su et prens du noroest et du suest.

S'ensuyvent les routes de sorlingues *et* d'angleterre en galles le long de la couste de galles

**S**Orlingue Et loudaye gisent Nordest et siroest Et il y a entre eulx xxviij. lieues
Cap de cornouaille et loudaye gisent nordest et syroest ung quart de nort et su. Et y a entre eulx xxv. lieues

fº 61v (p. 122)

Londaye et calday gisent nort et su et y a entre eulx. x. lieux

Cap de cornouaille et conquerre gisent nort *et* su ung quart de noroest et de suest Et y a entre eulx. xxxiii. lieues
Cap de cornouaille et masquyngoalles gisent nort et su Et y a entre eulx xxxiii. lieues
Masquyngoalles et grashormes gis*en*t est nordest et oest siroest.
Grashormes et l'isle de fer gisent est oest Et y a entre eulx. ii. l*ieues*
L'isle de fer et nulledefort gisent est oest ung quart de nordest et ung quart de suest Et y a entre eulx deux lieues

S'ensuyt le cours des marees du cap de cornoaille jusques en galles le long de la couste

**A**U cap de cornouaille vient le flaux du su et le jusant vient du nort. mais dehors a deux ou a troys lieues. vient la maree du siroest.
Et du cap de cornouaille jusques a londaye vient le jusent de nordest Et le flaux de siroest.
Et dehors l'isle de londaye vient le flaux de oest Et le jusant de l'est.
Et entre londoye et caldaye vie*n*t le flaux de l'oest nordest. et le jusent de l'est suest.
Et de caldaye es escamaye vie*n*t le flaux de nordest et le jusent de suest.
Entr'escamaye et grashormes vient le flaux de su Et le jusent de nort.
Et de grashormes par toute la couste jusques a houlyphet vient le flaux de su et le jusent a l'encontre.
Et dehors en la route prens du nordest et du siroest.
De houlyphet jusques a l'isle de man vient le flaux de siroest et le jusent vient de nordest.
Et le long de l'isle de man jusques dehors vient le flaux de siroest. Et le jusent en l'encontre.

f° 62r (p. 123)

Entre l'isle de man et escosse vient le flaux de l'oest.
Et le couste d'escosse jusques es mons de galuay[1382] vient le flaux de l'oest noroest Et le jusant de l'est nordest.
De meurs de galuay jusques a la poincte de loquestan vient le flaux de nort noroest Et le jusent a l'encontre.
Et d'icelle poincte jusques a tarc vient le flaux de syroest. et le jusant de nort nordo(e)st.
S'ensuyvent les routtes de sorlingues Et d'a*n*gleterre jusques en hyrlande. tout le long de la coste Et quantes lieues a de l'ung a l'autre.
**S**Orlingues et cap de clare gisent est suest et oest noroest Et y a entre eulx cinquante lieues
Cap de cornouaille et cap de veil gisent noroest et suest ung quart de l'est et de l'oest Et y a entre eulx xxxiij. lieues
Cap de veil et cap de clare gisent Est nordest et oest syroest Et y a entre eulx xiiij. lieues
Cap de clare et musenes gisent est et oest Et y a e*n*tre eulx vii. l*ieues*
Musenes et dulfaye gisent est suest et oest noroest. et y a entre eulx. sept lieues
Dulfaye et la sonde de blasquaye gisent nort et su un quart de noroest et de suest Et te donne bien garde des aguillons. Et ya entre eulx xviij. lieues
Blasquaye et les isles d'areu gisent nort nordest et su siroest et y a entre eulx xviij. lieues
Blasquaye et blacroc gisent nort et su. et y a entre eulx xl. l*ieues*.
du blacroc seigle et va la vie de nort tu iras hors d*e* toute hyrla*n*de
Du blacroc au cantier il y a six veues

S'ensuyvent les cours du cap de veil jusques au cantier et co*m*ment les marees devers hyrlande portent

**D**U cap de veil iusq*ue*s aux isles de saltaye vie*n*t le flaux. de siroest et pre*n*s de l'oest Et dehors en la routte vient le flaux de l'oest siroest Et le jusant de l'est nordest

f° 62v (p. 124)

Et de saltaye jusques a uquelo vient le flaux de syroest et le jusent a l'encontre.
Et de uquelo jusques a lambaye vie*n*t le flaux du nort et le jusant vient du su. Et de l'isle de lambaye part toute la couste vient le flaux de su suest Et le jusent a l'encontre
Et de malignes jusques a la poincte d'arglas vient le flaux du su siroest Et le jusent a l'encontre Et de la poincte d'arglas jusques au cantier vie*n*t le flaux de nort noroest et[1383] le jusent de su est
S'ensuyvent les routtes du cap d'angleterre jusques en hirlande
**L**E cap d'angleterre Et sorlingues gisent est nordest et oest siroest.
De sorlingue a londay tu iras au nordest ung quart au nort de terre a terre.
De sorlingues a batisco tu iras gisent nordest et siroest
Sorlingue et nullefort en galles gisent nort nordest *et* su syroest
Londay et nullefort gisent Nort et su
Loudaye et teneby gisent nort nordest et su siroest
De londay a remeze tu iras au nort ung quart au noroest
Londay et la malle gisent Est suest et oest noroest
De la malle es isles de saltays tu iras au noroest ung quart a l'oest.
Le chief d'angleterre et la malle gisent nort et su
De sorlingues si tu va au nort ung quart au nordest tu iras es isles de saltays.
Les isles de saltays. Et remeze et olle gisent Nort et su.
Olle et l'isle man gisent nort et su.
Entre remeze et olle y a troys bo*n*s havres scavoir est cardinal Sainct David et primant.
Saltay et olle gisent est nordest et oest siroest
Sorlingues et domelian gisent nort et su
Sorlingues Et hyet gisent Noroest et suest et prens ung quart

f° 63r (p. 125)

du nort et ung quart du su
Sorlingue et ongnatefforde gisent nort noroest et su suest
Sorlingue Et cap de clare gisent noroest et suest
De londay va au noroest ung quart a l'oest tu iras querir corlondays

1382 Imprimé *galnay*
1383 Imprimé *te*

Corlaudays et le pointaux de cansalle gisent Est et oest.
Cap de clare Et les isles de saltays gisent est Nordest et oest siroest.
Dacher et turquerez gisent nort nordest Et su siroest
Et gist la couste d'irlande nort nordest et su siroest des la poincte de dachier jusques a turqueres si n'est a mangue. s*ainct* george.

S'ensuyt la routte Et traversye de sorlingues Et d'espaigne

**S**Orlingues et rybedoe gisent nort et su.
Sorlingues Et langues gisent nort et su. Et prens ung quart du norest Et ung quart du suest
de sorlingues va au su ung quart au siroest Et tu iras querir syderes Et est syderes deux lieux aval d'ortigueres
La tour de ongnatefforde Et la tour de fer gisent nort et su. Et te gardes de sorlingues.
La tour de ongnatefforde Et le cap de fineterre gisent nort et su Et prens ung quart de nordest et ung quart de syroest.
Cher et cap de priour gisent nort et su
Quinsalle Et la tour de fer gisent nort et su

S'e*n*suyt la vraye routte pour aller en la ryviere tresdangereuse de Loyre jusques a la noble et puissante ville de Nantes

**S**Ache que si tu veulx aller en loyre desque seras au pillier duquel te ay faict mention et de la routte par cy devant. Mais de rechief te veulx enseigner comment en pillotant auchun navyre tu pourras avoir honneur en ton faict. Et premier il te fault scavoir que l'isle du

fº 63v (p. 126)

pillier et la poincte de chemoulin gisent nort nordest Et su siroest.
La poincte de chemoulin est au bas de sainct lesayres Et y a dessus une chappelle Et est une poincte noyre et pour bien chenollier. et toy garder d'une basse qui te demourra de babort qui est en su siroest de pierre persee Et des cherpentiers il fault que tu mectez ung moulin qui est en terre le travers d'icelle poincte noire de chemoulin p*ar* my l'ance du sable qui est au bas de chemoulin entre chemoulin et une autre grosse poincte noyre qui est aval.
Et pour toy garder de la basse que l'on appelle la lamberte Sache que quant tu auras le clochier de la grant guerrande et celluy du bourc de bas l'ung par my l'autre tu seras droit le travers d'elle. et si tu alloye cestes merques iroys droit dessus
Sache que ceste poincte desusd*ite* est la poincte qui est aval de la chappelle excepte la roiste. car la chappelle et le pillier gisent nort nordest. mais les merques sont a l'autre poincte au bas Et par ce pour toy garder des cherpentiers quant seras a demye lieux de terre. mectz icelluy moulin dessusd*it* par my la poincte qui est aval de la chappelle Et que le moulin soit sus la poincte la largeur de deux trefz pour estre et aller seureme*n*t devers l'est des cherpentiers. Et aussi pour toy garder de la basse qui est au su siroest des cherpentiers qui s'appelle la lamberte ne mectz poi*n*t celluy moulin hors de l'ance du sable devers bas qui est aval de ceste poincte noire susdite. Pour toy garder d'elle et quant auras les clochiers de guerrande l'ung par my l'autre tu seras le travers d'elle comme dit est dessus.
Et par ce si tu veulx aller sus terre mectz celluy moulin deda*n*s la poincte la largeur de deux trefz. Et si tu veulx courre ou aller le bas il fault mectre les deux clochiers deva*n*tditz d*e* guerra*n*de a ouvert l'ung de l'autre de la largeur d'u*n*g trefz. et pour scavoir qua*n*t seras le travers des cherpe*n*tiers tu auras le clochier

fº 64r (p. 127)

du bourc de bas de guerra*n*de p*ar* my pierre persee ou la poincte d*e* gu(e)rra*n*de q*ue* l'on appelle port hayrault: mais si tu veulx aller sus terre pour toy garder d'eulx et passer devers l'est d'eulx va aux merq*ue*s deva*n*tdictes le moulin deda*n*s la poi*n*cte la largeur de. ij. trefz. et va ainsi seureme*n*t sus terre jusques aye aporte le clochier de s*ainct* lesayres ra*n*gen*t* la poincte *et* le tie*n*s a ouvert de lad*ite* poi*n*cte car si tu le fermoys dedans la poincte en allant cestes merq*ue*s tu iroys sus ung ba*n*c q*ue* l'on appelle le raure q*ui* te demourra d*e* babort *et* en terre en alla*n*t q*ue*rir. s*ainct* lesayres et est ce ba*n*c soubme car il n'y demure de basse mer co*m*e rien d'eaue et de plainne mer brasse *et* demye de mortes eaux. et en terre de luy y a une chenaux tout du long de terre et pres de terre d*e* ve*n*t q*ui* arryme. mais do*n*ne ryn a chascune poincte Et y a en ceste chenaulx en terre d'icelluy ba*n*c deux brasses et demye ou troys de basse mer et sont les meilleures merques et les plus seures.
Mais il vault beaucop mieulx et le plus seur d'aller la grant chenal car elle est plus seure: et desques voyrras ung gra*n*t village q*ui* est au bas de. s*ainct* lesayres bien loing de la mer en terre et n'est pas le p*r*ochain village de. s*ainct* lesayres mais c'est le second. et y a entre cestuy village et sainct lesayres deux moulins Et y a grant plante d'arbres entour celluy village tellement qu'il resemble estre ung boys. et y a au bout d'amont du village une grant arbre hault et au bout de bas du villaige y a ung arbre ront et aupres du village. Quant[1384] voyrras cestuy village il fault que tu le mectez par my la poincte ou est ladicte chappelle qui est pres du chemoulin pour aller la bonne chenal.
Et par ce mectz celluy villaige par my celle poincte qui est en l'hault de ladicte chappelle ou la chappelle est au dessus. Et va ainsi contre celle poincte et cestes esmes et ne aye paour dudict banc de raure ny d'autre. Et aussi ne ferme point le clochier de sainct lesayres dedans les poinctes car quant il sera pres d'elles et ouvert d'elles tu seras en chenal. Et ne va plus a terre.

fº 64v (p. 128)

Et aussi pour toy garder du banc qui te demourra destrebort en entra*n*t q*ue* l'on appelle la verme. Ne ouvre poinct l'arbre ront q*ue* voyrras qui est au bout devers bas du village dessusdict hors de la poincte qui est en l'hault de lad*ite* chappelle.
Pour toy garder de ladicte basse de la verme faictz tant qu'il soit tousjours par my le gros de ladicte poincte. Et va cestes esmes jusques a bort de terre le travers d'icelle poincte Et donne ryn a chascune poincte. Et pareillement en amont d'icelluy village et pres de la mer voyrras ung autre arbre *et* ung moulyn Le moulin amont de l'arbre Lequel si tu veulx tu puys porter par my la grosse poincte du rochoys dessusd*ite* qui est en l'hault de la chappelle Et va ces esmes jusques a terre et tien le clochier de sainct lesayres ouvert de la poincte de sainct lesayres Et ne trouveras point moyns de six brasses ou de cinq du plai*n* de la mer Et du grant de l'eaue et de basse mer deux brasses ou deux et demye Et est bien seur et approuve. Et ledit moulin et l'arbre susdit le travers d'une ance qui est en amont d'iceste poincte ou est la chappelle La prouchainne le travers d'ung gra*n*t chemin charraux Et quant seras en terre le travers d'icelle poincte il fauldra que mectez le cap sus L'est et a l'est nordest le meilleur pour aller le long de terre et le chenal est passer en terre des morees. Sache que suest est trop escart du flaux s'il n'est amourable Et quant auras passe celle grosse poincte tu trouveras cinq brasses en chenal et sept brasses. Et quant seras plus avant amont en chenal le travers de l'autre baye la prouchainne de sainct lesayres Et tu trouveras neuf et dix brasses et vase. Et la tu pourras bien pauser le travers d'ung moulin *et* d'u*n*g arbre ou il y a ung chemin entre deux Et par ce si veulx pauser pour attendre la maree pouse la. Sache que au su du moulin et d'icelle ance en la mer et bien a demye lieux en la mer y a une basse en su quart de suest Et en y a une autre q*ui* est sur le ba*n*c du verme leq*ue*l sera pres d*e* toy au dehors *et* en mer q*ui* demourra a sec.

1384 Imprimé *Quaut*

fº 65r (p. 129)

¶ Si veulx pauser en bonne ance qui est une ance de sable q*ui* est en amont de la chappelle a l'ane ou de la poincte du rochois qui est en amont de la chappelle qui est a l'entree de sainct lesayre en amont des charpentiers bien loing.

Sache que si tu veulx pauser en ceste ance pour acte*n*dre la maree ou p*ar* vent contraire tu auras abris de oest de nordoest de nort et de nordest. et y aura beau fond vase *et* bonne tenue. *et* trouveras sept et huit brasses du plain de la mer *et* de gra*n*s eaux. *et* de basse mer y aura quatre ou trois brasses du moins.

Et pour savoir qua*n*t seras a terre pour pauser tiens les deux poinctes qui seront aval de toy l'une par my l'autre ou bien pres ouvertes. Et metz ton ancre car tu es asses en terre Et pause le travers du chemyn ou tu auras ung arbre ront *et* hault au bas de luy. *et* voirras ung moulin pres de l'arbre *et* en l'est le chemyn entre deux pause ce travers *et* plus en amont si tu puys *et* si tu veulx. mais il y a bon paux *et* bo*n* lieu. *et* la chenal gist dela pour passer en terre des morees est nordest *et* oest siroest *et* quart de suest dud*it* chemyn et non pas loing a la mer. mais sus le ba*n*c du sable nomme la verme qui sera au dehors de toy et pres y a une basse qui couvre demy flaux *et* paroist demy jusant. Et du plain de la mer n'y aura dessus que deux brasses ou deux *et* demye et de grans eaux car il demoure a sec bien hault.

Et sache que en su du chemyn *et* de ceste ance de sable bie*n* dimye lieux en la mer en y a ung autre pierre bien haulte qui aseiche pareillement demy esbe et couvret demy flaux Et par ce si tu bordoye donne toy garde de ces pierres qua*n*t auras ce chemyn charraux entre l'arbre *et* le moulin. *et* entre ces deux pierres et les charpentiers est le chenal. Et quant tu apporteras le moulin dessusdit et l'arbre par my la poincte qui est aval de toy et q*u'i*l seroit sus la poincte va hardiment le grant chenal de sainct lesayres dehors car tu es en chenal. Et trouveras cinq et six brasses de plaine mer *et* d'eaux mortes et de basse mer. ii. brasses.

fº 65v (p. 130)

¶ Le banc du verme demourra en l'est de toy et va de ceste ance de sable et de ce paux susdit pour le su siroest Et iras querir l'isle du pillier.

Le pillier et L'isle d'ieux savoir est le bout des chiens poyrinnes gisent nort et su

Et qua*n*t le moulin susdit sera au dehors d'icelle poincte devers bas et qu'il sera au dehors du rochois *et* au sable le travers d'une petite maison et tu seras pres d'elles et amont d'elles Lors garde toy du receil de la maree. Et si tu bordoye pour aller amont il est temps que tu changes pour aller a l'autre bort

Et si tu vouloys[1385] aller hors. Sache que quant tu auras icelluy moulin par mi ladicte maison que tu es au bas d'elle et lors tu peuz courre le bas seurement car tu es passe

Sache pareillement que quant tu auras une grant maison d'ardoyse qui est amont d'icelle poincte par my une ance de sable. Et tu auras une itelle maison d'icelledicte poincte la largeur de deux trefz. Et quant auras ledit moulin qui est turquoys a ouvert d'icelle poincte devers l'est La largeur de deux trefz lors tu seras l'avant d'elles. Et sache que icelluy moulin turquoys est le prochain moulin de la mer.

Donne bon ryn a la poincte de sainct lesayres car elle va bien hors *et* au dehors d'elle y a une petite basse qui ne descouvre sino*n* du bas de la mer et de grans eaux *et* par ce garde toy d'elle.

¶ Item plus sache que plus avant en la chenal y a une autre basse au dehors de lad*ite* poincte de sainct lesayres devers l'est q*ui* ne descouvre jamais laquelle est da*n*gereuse pour les gra*n*s navyres et parfondiers. Mais pour toy garder d'elle si tu es en grans navyres Ne va point querir le paux de sainct lesayres jusques ad ce que ayes ung grant arbre ouvert de l'eglise hault qui est en nort de lad*ite* eglise de sainct lesayres. Et puys va seurement au paux lequel est meilleur pour avoir la chemynee du prioure par my une fuye qui est aupres dud*it* priou

fº 66r (p. 131)

re. Et tu trouveras six brasses de plaine mer. et auras abris de syroest d'oest de noroest *et* de nort

¶ Si tu veulx aller de sainct lesayres a pain beuf pour antrer en chenal. Et pour toy garder du ba*n*c lequel te demourra de babort qui est de sable il fault que tu apporte deux moulins que voyrras amont en terre devers le noroest de sainct lesayres que les portes jusques a bort de l'eglise. Et que lesditz moulins soie*n*t devers le noroest la largeur d'ung tref et tu seras en bon chenal. Et va cestes esmes jusques a ung isle q*ue* voirras q*ui* te demourra devers l'est destrebort en allant amo*n*t. *et* pour toy garder d'une basse laq*ue*lle est aval de l'isle susd*ite* no*m*me sainct nicolas et est bien ava*n*t en chenal *et* de plusieurs autres q*ui* sont d'icelluy coste devers le su entre sainct lesayres *et* led*ite* isle sainct nicolas mectz les moulins susd*its* devers le noroest de l'eglise la largeur d'un tref. *et* tu ne craindras rie*n* celle couste de raix. *et* en especial la basse qui est en chenal jusque a iceluy isle de sainct nicolas.

Si tu vouloye aucuneme*n*t courre au large de la chenal devers le nort ou le noroest ne fermes point les deux moulins susdictz par my une maison blanche *et* haulte qui fut d'ung no*m*me george. *et* y a range*n*t elle une paree de sable range*n*t elle. et p*ar* ce ne ferme pas les susd*its* moulins de[1386] lad*ite* maison. Si tu te metz l'ava*n*t de donges loing tu ne crains rien les bancs devers le nort.

Et pour savoir quant seras le travers de la basse susd*ite* tu auras ung moulin qui demoure au su par my ung boys et lessye du bois devers le nor nordest. et aussi voirras la maison q*ui* est aud*it* boys a overt *et* lors tu seras le travers de lad*ite* basse qui est aval de. s*ainct* nicolas. Et qua*n*t seras en amo*n*t de sainct nicolas tu pourras bie*n* ra*n*ger la terre de raix jusques a pain beuf do*n*t est le paux au dessus ung moulin turquoys que voirras sus une poincte. *et* le travers d'icelle poincte devers le nort sont deux dangiers de pierre q*ue* l'on appelle les mo*n*stons qui sont en chenal. *et* sont le plus devers le nort *et* devers donges. *et* demeura*n*t hault a sec de basse mer et couvrant du plain de la mer.

fº 66v (p. 132)

Tien le clochier de sainct lesayres par my la poincte du pain beuf et tu es en chenal sainct lesayres sus la poincte de pain est la meilleure chenal qui soit. Et la puys pauser *et* mettre l'ancre Car il y a beau et bon fons. et tu auras abris de su suest de syroest *et* de oest siroest. ¶ Sache que le prochain clochier amont de sainct lesayres du couste devers Raix reserve celuy qui est en hault sus la poincte du passage sera le clochier de sainct nicolas de corset. et est en amont de l'isle que l'on appelle L'isle de sainct nicolas. Et tu pourras pauser en amont de luy ung petit savoir est du clochier. *et* auras abri de suest de su et de siroest. ¶ Et en amont la prochaine poincte que voirras sera pain beuf: la ou il y a ung moulin dessus la poincte. Et en amont du moulin y a une brosse de boys ront. Et si veulx pauser il y a bon lieu pour grans navyres. Et pause amont d'icelle poincte le travers du boys ung bien petit Et mectz sainct Lesayres sus la poincte a ouvert ung petit pour mieulx estre en chenal. Car au dehors de toy demourra ung banc de sable qui demourra a sec de basse mer.

Et si veulx aller plus amont le prochain clochier que tu voirras devers le nordest de la riviere sera le clochier de lavaux. Et aussi fault il q*ue* tu passes de l'autre couste de la riviere pour aller amont devers lavaux. Et sache que il te demourra ung grant dangier de pierre destrebort en l'hault *et* en amont q*ue* l'on appelle perauges q*ui* couvret de plaine mer. et aussi demy flaux. Et pour passer devers l'oest de luy et pres de luy a ton ho*n*neur et aller a bon chenal Tu voirras en l'oest de lavaux ung clochier bien loing en terre. Et quant auras aporte ce clochier p*ar* my ung moulin de lavaux et le prochain moulin de lavaux. tu seras en l'oest de perauges et pres d'elle. Et ne te sarre plus a elle Et quant auras apporte

1385 Imprimé *vuoloys*

1386 *de* répété

ledit clochier a ung arbre ront qui est en amont[1387] dudit moulin lors tu seras le travers d'elle. Et quant ledit clochier sera par my les maisons

fº 67r (p. 133)

de lavaux d'icelles devers l'oest lors tu seras amont d'elle. devers l'est et l'auras passee Elle est bien en meillieu de chenal mais sache que le chenal est devers lavaux q*ui* est devers le nort de ladicte perauges car elle est au su de la chenal. mais pour toy garder d'elle en allent amont et aller la bo*n*ne chenal mectz le clochier de cordemyers au bout devers le su d'ung grant village que l'on appelle le village de cordemyers. Et est le second village en amont de lavaux. mais le clochier est bien loing en terre et hault car le prochain village en amont de lavaux. Et resemble estre une brosse de boys Et par ce mectz celluy clochier de cordemyers par my le bout d'icelluy village le seco*n*d en amo*n*t de lavaux nomme cordemyers au bout devers le su. Et tu ne crai*n*s rien perauges Et aussi es en chenal va cestes esmes et merques. Et ne range point devers le nort: car ilz ne sont que dangiers et roches qui vont hors Et va ainsi jusques le travers d'icelluy grant village Et tu pourras pauser le travers Et il est sus la riviere bort a bort. Et pour toy garder des dangiers qui sont devant lavaux et speciallement d'une basse que l'on appelle barge horry qui est devant lavaux le travers de l'eglise Et demure a sec bien hault. *et* par ce mectz le clochier de cordemyers par my le meillieu du village de cordemyers et non plus en terre pour toy garder d'elle et de plusieurs autres dangiers Et fault que aye tiers de flaux au my flaux pour passer et aller de pain beuf a lavaux et plus en amo*n*t pour les ba*n*cs qui sont soubmes de sable. Et si veulx pauser devant lavaux pause hors et aval de luy le travers d'une grosse poincte noyre qui est aval. Et garde que pause si hors que aye le clochier de cordemyers p*ar* my le meillieu du village de cordemyers devant nomme qui est le second en amont de lavaux et bort a bort de la riviere: car en terre ne sont que rochiers.
De sainct lesayres a lavaux y a quarttre lieues
De lavaux au pelerins y a quattre lieues.

fº 67v (p. 134)

Sache que pour toy garder de la basse aurry qui est pierre Et devant lavaux ne ferme point une porte qui est en une maison au bout du bourc de lavaux devers l'est Et gist lad*ite* maison nort *et* su Et ne la ferme point par my ung coing de meur que tu voyrras en mer d'elle qui est au meillieu d'ung vergier. Sache q*ue* des lavaux jusques au village de cordemiers du couste devers le nort ne sont que dangiers et rochiers des le travers d'icelluy village devantdit.
Devant que preigne merq*ue*s au clochier a icelluy village des le travers dud*it* village va requerir le bout de l'isle que voyrras en amont de toy qui te demourra devers le su. Et le range pour to*n* honneur car il est bien seur Et devers le nort ne vault rien Et y a en ceste isle au bout d'amo*n*t deux ou. iii. grans arbres haulx Et va tout le long de ceste isle au nort de luy jusques soye a ung grant village la ou y a deux ou troys grans arbres haulx
Et quant seras le travers de ces deux ou troys arbres va du couste devers le village et devers les arbres qui sera devers le certain et devers le nort. et aussi tu pourras bien pauser la car il y a bon paux et va tout le long d*e* terre devers le nort: car il est seur jusques a la poi*n*cte que voyrras deva*n*t toy la ou y a d*e* gra*n*s arbres haulx et plusieurs. Et quant seras a icelle poincte et tu voyrras de l'autre bort de la riviere ung grant village que l'on appelle la martiniere qui est en aval du clochier du pelerin et pres *et* au dessus led*it* village voyrras ung moulin turquoys il fault q*ue* tu mectez icelluy moulin p*ar* my une gra*n*t maison *et* la pl*us* haulte dud*it* village de la martiniere Et puys va cestes esmes et merques en traversant la riviere devers le su pour toy garder d'ung banc de sable qui te demourra devers l'est jusques soye du couste devers le su a la martiniere Et va tout le long a honneur de toy car il y a une maulvaise basse au bout d'amont du village q*ui* demoure bien hault a sec et une autre au bout de bas Et par ce ne range pas trop ledit village de la martiniere

fº 68r (p. 135)

Et tu puys pauser audict village au bout d'aval Et le travers du village il y a bon paux Et aussi tu pourras pauser au pelerin *et* devant et en amont ung petit car il y a bon paux. Du pelerin il fault que traverses devers le port de lonayes qui est de l'autre couste de la riviere et pres devers le nort au noroest Et puys va le long de terre jusques le travers de coayro*n* qui est pres du port de lonays et si tu veulx pauser la pause au bout d'amont de coayron le travers de la montaigne qui est rangent la ville car je il y a bon paux.
Et si tu veulx aller pl*us* amo*n*t va tout du lo*n*g du couste devers le nort devers coayron car c'est la meillieure chenal Et aussi tu laisseras l'isle devers le su jusques a la grosse montaigne nonobstant qu'il y ayt bonne passee devers l'est de l'isle.
Mais pour toy garder d'ung rochier bien gra*n*t qui est au bout d'une autre isle ouquel est la maison du duc Tie*n*s les moulins qui sont au port de lonays en hault et au bas d*e* luy tiens les ra*n*gent la chappelle dud*it* port de lonays et a ouvert[1388] devers le nort ung petit Et laisseras l'isle devers terre et devers le nort *et* passeras en nort du rochoys Et demourra ledit rochoys en mer d*e* toy devers le su Et aussi laisseras lad*ite* isle devers le nort en laquelle isle y a deux grans arbres Et aussi la meillieure chenal est en terre de luy du long de terre devers le nort par grans navyres jusques a une grosse poincte haulte en laquelle poincte y a dessus une chappelle Et en mer d'icelle poincte est l'isle en laquelle est la maison du duc qui est une grant maison haulte.
Et est la seconde isle en amont de coayron.
¶ Et passeras au nort de luy et a bon ryn car au bout d'aval de luy est le rochoys devantdit ou il fault prendre merques au moulin du port de lonays.
¶ De coayron au port de lavigne qui est au bas de lonays y a une grant. lieue. ¶ Et quant seras a ceste grosse poincte il fault traverser devers le su devers ung village.

fº 68v (p. 136)

Et au bas de luy y a ung port q*ue* l'on appelle le port de lavigne. Et la tu puys pauser. car il y a bon paux le travers dudit village et au bout de bas d'icelluy. car au bout d'amont dud*it* village y a ung rochier bien dangereux Et est led*it* village devers le su de la riviere et en amont de l'isle ou est la maison du duc.
Et sache que ce rochier est amont du village et pres et comma*n*ce le travers de la poincte de l'isle laquelle isle est aupres dudit village bort a bort. Et est cestedicte isle toute plainne de saulles
Et sache que icelluy rochier devantdit est la Et commance au bout de lad*ite* isle le travers du bout d'aval. Et va en amont bien loing Et va le travers de la riviere bien ung tret d'arc. mais il y a une brosse de boys ront aval d'icelluy village *et* en le hault sus terre. Tien icelle brosse de boys a ouvert de deux ou troys grans arbres qui sont en celluy village et au bout de bas *et* que le voye a ouvert desd*its* arbres devers le noroest Et tu ne crains ryen led*it* rochier et te garde de luy car il est dangereux.
Et pour toy garder d'icelluy rochier ferme le clochier de coayro*n* par my la grosse poincte et dedans elle qui est en amont dudict coayron ou est la chappelle dessus qui est d'icelluy couste devers le nort et tu ne crains rien ledict rochier Et passeras en nort de luy et demourra ung banc de

1387 Imprimé *amoat*
1388 Imprimé *ouveret*

sable en nort et en noroest de toy. Et par ce donne toy garde de luy et sonde souvent.
Du port de lavigne jusques a Nantes y a deux lieues
¶ Des le port de lavigne amont. mais que aye passe celluy rochier la chenal demoure et est devers le Su jusques soye a la montaigne.
¶ Et aussi au grant chaisgne que l'on appelle le chaisgne vert ou l'on tire la pierre: et la y a bon paux.
Et puys va par le meillieu on le meillieur devers le su a la sonde jusques devant les faubours de la ville que l'on appelle sai*n*ct julian ou bien la fousse de Nantes.
Si pause a la fousse pause au de bas de la chappelle de sainct

f° 69r (p. 137)

Julian ou bien au dessus car le travers d'elle y a maulvais lieux. Et s'i pert plusieurs ancres.
La sulsaye de Nantes est en amont de sainct julian devers le su le travers de la foterne qui est rangent les pons de nantes.
¶ Si tu es a sainct lesayres et tu veulx aller par le chenal poictevine ne ferme point ung grant arbre hault que voyrras en nort dudict sainct lesayres sus une poincte de roc qui est par my l'eglise dud*it* lieu Et qu'il soit a ouvert la largeur d'ung tref de l'eglise Et va cestes esmes Et tu ne crains rien ung dangier q*ui* te demourra devers l'oest destrebort de toy q*ue* l'on appelle la true et aussi ne crains rien les autres dangiers.
¶ Et pour scavoir quant seras le travers de la true il y a ung moulin devers sainct lesaires en hault le travers d'une ance lequel sera par my ung grant chemin charraux. Et tu seras le travers d'elle.
Et pour toy garder d'une autre pierre q*ue* l'on appelle la coronee pre*n*s tes merques a deux clochiers qui sont en l'isle de noirmoustier. ¶ Sache que au nort du pillier y a une pierre ou il y a. xij. brasses au pied d'elle.
¶ Sache que quant la terre de guerande sera par my pierre p*ar*see la poincte que l'on appelle port hairault. et par especial le clochier du bourc de bas par my ladicte pierre persee lors tu seras le travers des cherpentiers.

¶ S'ensuyt pour aller a bourneuf.

**S**I viens de sainct lesayres Et tu veille aller a bourneuf par le chenal qui est le long de la terre de raix devers le su dont on appelle icelle poincte la poincte de chevesche. Et donne ryn a ladicte poincte car elle va hors et p*ar* ce ne la range point devers l'oest.
¶ Et quant seras a icelle poincte et l'auras double devers le suest au su d'elle va tout le long de terre car la terre est bie*n* saine et seure. Mais il y a ung banc de sable qui va tout de long

f° 69v (p. 138)

de terre par dehors du chenal jusques le travers du premier clochier. que tu voirras que l'on appelle nostre dame des motiers Et par ce va tout du long de terre jusques le travers d'une autre eglise et clochier qui est a pornic *et* est le prochain Et y a ung havre dont la meilleure antree est ranger devers l'oest Car la poincte devers l'est est soubme. et y a ung chasteau a icelluy lieu de pornic sur la poincte Et qua*n*t seras le travers de luy tu voirras deux arbres dont le plus bas est ung pignier et est ront. Et par ce mectz icelluy pignier a ouvert du chasteau d*e*vers bas. Et puis metz le cap sur la mer jusques ad ce q*ue* aye aporte ung arbre ront q*ue* voirras en l'isle de noirmonstier p*ar* my trois gros puys de sable noirs que tu voirras devers l'est au bout de l'isle et amo*n*t de la tour Puis metz celluy arbre p*ar* my le puys qui est le plus devers le suest sus le plus hault de luy. *et* quant seras a cestes esmes led*it* arbre p*ar* my le puys va ainsi cestes esmes. Et metz le d'arriere de ton navire co*n*tre le puys *et* arbre *et* ne ouvre point led*it* arbre dehors du puys devers le suest. et tu iras querir longue serre qui n'est pas loing du collet devers le suest Et par toy garder d'elle tu voirras en terre de bourneuf: et en amont en l'est ung gra*n*t boys et hault. et p*ar* my ce boys tu voirras une eglise ou il n'y a point de clochier q*ue* l'on appelle sai*n*ct sire en raix.

¶ S'ensuit de la chese de noirmonstier.

**S**I tu veulx pauser a la chese de noirmo*n*stier pause a trois brasses ou a deux *et* demye a tout le plus pres et tu auras abris de su de siroest de oest et de oest noroest Noroest te viendra du coureau. Et pierre moyne te demourra au nort pres d'une lieux et seras asses pres des soubmieres devers le suest mais metz l'arbre ront sus le plus hault du puys.
Et si tu veulx de la chese aller q*ue*rir le p*ar*tuys du rochoix prens merches a ung arbre ront q*ue* voirras en l'isle de noirmo*n*stier q*ui* est en suest de la chese *et* pres de la mer *et* y a trois puys rons.
Et pour aller querir led*it* p*ar*tuys du rochaix: ou l'autre du collet metz icelluy arbre ro*n*t deva*n*tdit p*ar* my le puys le plus amo*n*t de. iii puys *et* le metz sus le plus hault du puys. Et va cestes merq*ues*

f° 70r (p. 139)

et tu iras tout du long des dangiers devers le su. *et* y a ryn de eulx. et aussi sont cestes merches pour pauser a la chese. et va ainsi jusq*ue*s aye aporte les deux clochiers de beauvoir l'un p*ar* my l'autre les deux prochains qui sont devers le nort dont le plus dougie est le plus hault devers le nort des trois. et le segond est le plus gros et se no*m*me sainct philibert. Et qua*n*t ilz sero*n*t l'ung p*ar* my l'autre tu seras en chenal pour aller q*ue*rir le p*ar*tuys du Rochais. va seureme*n*t co*n*tre beauvoir. et tu trouveras six *et* huyt brasses. et tie*n*s tousjours les deux clochiers l'un par my l'autre: jusques ad ce q*ue* aye apporte le clochier de nostre dame de mons: par my une brosse de boys que voirras devers mons q*ui* est pres du courceau de la barre et en su du molin. Et le plus en amont d'eux q*ui* sont en la plus clere de bois. *et* le moulin au bout du bois devers l'oest et deda*n*s luy de celluy q*ui* est le plus claret qui est en l'est des deux. et tu seras en chenal pour aller q*ue*rir belles esves ou beauvoir

¶ S'ensuyt du collet de bourneuf

**S**I tu veulx aller de la chese q*ue*rir le collet prens tes merches au puys *et* a l'arbre co*m*e t'ay dit dava*n*t. et quant auras le puys aud*it* arbre baille adonc le cul a l'arbre. *et* va tousjours l'arbre sus le plus hault du puys jusques ad ce q*ue* aye apporte une chappelle qui est au bas de bourneuf et au bas d'une brosse de boys qui est rangent bourneuf et au bas de luy. Et a nom ceste chappelle sainct Sebastian p*ar* my la poincte dudict bois p*ar* my celle devers l'oest. Et la chappelle p*ar* my la poincte du bois. et tu seras en chenal pour aller querir le collet. Et pour toy garder de longue surre va celles merches *et* tu ne trouveras poi*n*t moi*n*s d*e*. v. et. vi. brasses de pleine mer. *et* va ainsi jusq*ue*s aye aporte l'eglise. s*ainct* sire. ra*ngen*t d'une eglise q*ui* est en amo*n*t d*e* bourneuf *et* est ra*ngen*t ung bois et n'a poi*n*t de clochier jusq*ue*s l'aye aporte au veil chasteau de bourneuf q*ui* est une motte noire q*ui* est rangent la poincte du courceau du collet. *et* n'aye doubte de longue surre. *et* puis va pauser *et* pause asses p*re*s de terre. *et* a cestes merches savoir est lad*ite* chapelle de. s*ainct* sebastian p*ar* my la poi*n*te du bois

f° 70v (p. 140)

¶ Si tu veulx aller en dayn ou en venir hors ne va point q*ue*rir le courceau ny ne sortys de hors de luy jusques aye sainct sire au vieil chasteau. Et ra*n*ge devers bourneuf car la poincte d*e* boing va bien loing.

¶ S'ensuyt du collet de bourneuf

**S**I tu veulx aller au collet ou au collet p*ar* le chenal qui est le long de terre de raix Et l'on appelle celle poincte de chevesche ainsi que ay dit dessus pour aller a borneuf. Et iras querir longue serre qui n'est pas loing du collet. Et est dehors de l'isle de boing Et pour toy garder d'elle tu voyrras en terre de borneuf ung grant boys et hault Et p*ar* my le boys tu voyrras une eglise ou il n'y a poi*n*ct de clochier qui est sainct sire en

raix comme dit est. Et prens ainsi tes merq*ue*s devantdictes de lad*ite* chappelle et du boys car elles sont les plus seures et mectz. s*ainct* sebastian au bout dudict boys devers l'oest

¶ Empres mectz celle eglise par my une motte ronde q*ue* voyrras a l'entree du courceau de borneuf devers l'oest que l'on apelle le vieil chasteau du collet et quant celle eglise de sainct sire sera par my celluy puys ou motte qui est noyre au bas d'elle va droit a la motte car tu ne crains rien. Il te demourra troys rochiers destrebort Et aussi tu auras le clochier de bourneuf p*ar* my ung puys de sable q*ui* est au bas de la motte. Et qua*n*t seras a cestes esmes va sus terre *et* lo*n*gue serre te demourra destrebort devers l'est.

¶ Pour la coste de Bretaigne *et* pr*e*mier du four *et* de la ba*n*che

¶ Si tu veulx aller au bas le long de la coste de bretaigne mectz le clochier de la grant guerra*n*de et l'autre petit clochier q*ue* voyrras pres de luy mectz les a ouvert l'ung d*e* l'autre le petit devers bas du gra*n*t. Et n'aye doubte d'aller hors et passer entre le four et la banche Et tu trouveras. xij. xiiii. *et*. xvi. brasses et y a pl*us* de demye lieue de large entre le four et la banche.

La poincte qui est le travers de guerrande q*ue* l'on appelle le port hairault et l'isle de dumet gisent nort noroest *et* su suest.

f° 71r (p. 141)

La poincte de guerrande. et la poincte du bon sainct gisent noroest et suest Et appelle l'on celle pointe la croix de guerrande Le prochain clochier en amont c'est sainct grimoloys Et la prochainne boye est le poleguyen. La prochainne poincte en amont du dumet devers L'est c'est pyriac Et est celle poincte da*n*gereuse car elle va moult hors des dangiers qui la sont.

La croix de guerrande et pierre percee gisent est et oest *et* prans ung quart du suest *et* du noroest.

¶ S'ensuyt de morbien

**S**I tu veulx entrer en morbien ra*n*ge la poi*n*cte devers l'est. et te garde d'une basse q*ui* est en terre d'elle devers l'est en vena*n*t vers le bo*n* sainct Et quant seras aussi ava*n*t deda*n*s co*m*me celle grosse poi*n*cte q*ui* est devers l'est qui faict l'antree range devers l'oest a la sonde si tu veux. car il y est plat si n'estoye en meillieu de chenal jusques a la poi*n*cte q*ui* est plus deda*n*s q*ui* est le travers d'une mo*n*joye de pierre haulte et grande co*m*e ung monceau de sel laquelle te demourra devers l'oest.

Et qua*n*t seras le travers d'icelle poi*n*cte do*n*ne luy bo*n* ryn car elle est et va bie*n* hors en chenal *et* au dehors d'elle et de ce q*ui* paroist est soubme jusques bie*n* ava*n*t Et en amo*n*t d'elle et pres d'elle y a ung ba*n*c de rochier qui est soubme et sus lequel ne demoure guaisre d'eaue de basse mer n'y a que brasse et basses. et par ce do*n*ne luy bo*n* ryn car en chenal est p*ar*fond asses et puys q*ue* c'est basse mer Et pour toy garder d'elle et d'icelluy ba*n*c qua*n*t seras le travers d'elle va en requera*n*t une boyee de sable q*ue* voyrras sus le nort d'elle l'autre bort du chenal jusques que trouves parfond et il y aura. xiiii. brasses et. xviij. en chenal *et* vase *et* te garde de l'isle des chevres qui est presque en meillieu de chenal et est le travers de la grosse poi*n*cte q*ui* fait le p*ar*tuis de la jume*n*t devers le nort p*ar* lon va a vanes *et* icelle isle de chevres couvret de plai*n*ne mer *et* te demourra destrebort pour aller en la chenal du raix *et* pour passer a lomaria mais pour scavoir quant seras le travers de luy ou d'icelle

f° 71v (p. 142)

grosse poincte il y a ung village en su de l'eglise de lomaria le p*ro*chain de luy ou il y a de gra*n*s arbres *et* haultz. Et quant icelluy village sera p*ar* my la montjoye des pierres susd*ites* qui sont devers l'oest Et sont en su de l'eglise le village p*ar* my elle. et tu seras le travers de l'isle es chevres et a l'entree devers le su. Et aussi pour toy garder d'icelluy isle es chevres il fault que mette ung clochier que voirras en nort noroest de toy sus terre q*ue* l'on appelle badan p*ar* my l'isle qui est en amo*n*t de l'isle es chevres qui sera le segond isle que voirras si l'isle es chevres ne paroist qui est en amo*n*t de la grosse poincte qui fait le p*ar*tuis de la jument q*ui* te demourra devers le nordest. Et qua*n*t auras icelluy clochier dessusd*it* p*ar* my celuy isle et tu seras en mer de l'isle es chevres. et a bon ryn de l'un devers l'oest Mes si tu mectoys led*it* clochier a ouvert de l'isle la largeur d'ung tref tu seras bort a bort de luy c'est le second isle en amo*n*t. Et par ce qua*n*t seras le travers de luy *et* d'icelle grosse poincte va droit a l'eglise. *et* pourras pauser sus deux ancres ou trois. et ne range pas trop devers l'oest car il est soubme mais c'est vase. ¶ Pour antrer en morbien il fault q*ue* tu ranges sus le nort *et* sus le nort noroest: il fault que tu aille le nort jusques a la poincte qui est soubme: q*ui* est devers l'oest. et aussi pour toy garder de l'isle susd*ite* *et* passer devers l'oest de luy ne ferme poinct ung village q*ue* voirras devers le suest en terre de la poincte qui faict l'antree ne le ferme point deda*n*s la terre Et tu ne craindras rien l'isle es chevres[1389]

¶ Si tu veulx pauser a lomaria pause devant l'eglise a quatorze brasses car le meilleur y est. mes sache q*ue* le meilleur paux qui soit en morbie*n* *et* de tous temps c'est pauser d'arriere le gra*n*t isle susd*ite* et no*m*me la on pre*n*t ses merches. q*ui* est le segond isle q*uan*t l'on antre excepte celluy des chevres leq*ue*l couvre *et* l'on l'appelle l'isle es chevres leq*ue*l est le pr*e*mier quant il paroist de trois isles mes qua*n*t il ne paroist point il n'y a q*ue* deux isles. *et* en est la meilleure passee devers le noroest de luy. Sache que il y a bon repox dedans de tous temps et est parfond asses.

f° 72r (p. 143)

Sache que davant Lomaria n'y a point de bonne tenue et p*ar* ce si tu voys mauvais te*m*ps va t'en de troys icelluy isle dessud*ite*.

Si tu veulx entrer en morbien va nort et sus le nort noroest

Si tu bouge de morbien pour aller le bas la p*ro*chainne poincte de morbien devers l'est la on est la montjoye des pierres dessus elle. et la teignouse gisent nordest *et* siroest. et passeras en mer de la tignouse. ¶ La tignouse est une pierre bien haulte et ronde laquelle est bien loing des autres deux petites isles *et* autres da*n*giers qui la sont. nonobstant qu'il n'y a point de passee antre elle et les autres deux petites isles a gra*n*t navyres. *et* y a deux pierres bien haultes qui aseichant *et* couvra*n*t de maree q*ui* ne sont pas si gra*n*t et sans co*n*paraison co*m*me lad*ite* tignouse. mais elles sont plus en chenal que la tignouse. Et par ce garde toy d'elle et prens merches a la poincte qui est en nort du bon sainct et ladicte tignouse l'un par my l'autre. ¶ Du pertuys du bessic va a l'est nordest et tu iras querir la poincte du bo*n* sainct

Sache que du plain de mer y a bonne passee en terre de merba*n*t devers l'oest mais il fault ra*n*ger bort a bort merbant a ho*n*neur de toy. Et aussi qua*n*t l'auras passe que tu viennes requerre la poincte de morbien devers l'oest a la sonde pour deux isles qui est en l'est nordest de merbant. Et ce puys bie*n* faire en cas de necessite de mauvais temps.

¶ Si tu veulx aller et passer p*ar* le p*ar*tuys de la jument metz les mo*n*tjoyes de pierres que voirras en hault sus terre en nort nordest de toy lesquelles te demourront de babort qui resemblant estre deux petites montaignes au dessus l'autre terre. metz les l'une par my l'autre pour toy garder de la basse qui est en meilleu de chenal que l'on appelle la jument et aussi des montons. Et que la plus en terre soit ouverte de l'autre devers le suest *et* tu seras en meilleu de chenal le couste devers le nort est le plus sain bort a bort. *et* p*ar*eilleme*n*t qua*n*t auras le village dessusd*it* q*ui* est en su de lomaria ou sont les arbres *et* q*u'i*l sera en su de la mo*n*joye des pierres q*ui* est en su de l'eglise *et* tu s*er*as le travers d*es* mo*n*to*n*s.

f° 72v (p. 144)

Mais il sont le plus devers terre *et* devers le suest Ce sont les premieres pierres q*ui* sont en entrant en morbien du couste devers l'est et aussi n'aye point paour de ranger la poincte devers le nort du partuys de la jument car c'est le plus seur

L'isle d'ieux *et* bellisle co*m*e avons dit dessus gise*n*t noroest et suest et sache q*ue* si tu aterres en suest de belle isle q*ue* tu voyrras plus tost

1389 Imprimé *chevers*

bellisle *et* le congnoistras p*re*mier que ne feras hudic ny houhac car il est plus hault qu'ilz ne sont *et* aussi il sont plus en terre q*ue* bellisle de quattre. lieues.
Sache que a hudic y a une chappelle plus pres du bout d'amont que l'autre Et en une poincte q*ui* est devers le su de l'isle en amo*n*t de la chappelle y a cinq ou six maisons Et au bout d*e* luy devers le suest y a deux ou. iii. petites isles Et au bout de ces isles y a une pierre haulte et ronde qui s'appelle le cardinaulx. Et y a du cardinaulx a bellisle pres de cinq lieues.
Du cardinaulx au four y a deux lieues
Du four a la banche une lieue
Et y a bo*n*ne chenal entre deux. mais il y fault mercq*ue*s. Et sont les merques a mectre les deux clochiers d*e* guerrande a ouvert l'ung de l'autre la largeur d'ung tref le plus hault devers bas. Et sache q*ue* la banche dure jusques a pierre persee q*ui* pres est jusques a l'antree de loyre la chenal entre deux entre la banche et pierre p*ar*see. Entre les cardinaulx *et* le pillier y a une veue. Et ladicte banche dure quattre. lieues.

¶ S'*en*suyt de houhac

Sach(e) q*ue* si tu veulx pauser a houhac qui est la p*ro*chainne l'isle de belle[1390] isle en terre devers l'est en amo*n*t si tu pause a hohac devers le nort noroest tu auras bon abris d*e* suest de su d*e* siroest *et* d*e* oest car il te vie*n*dra dessus les hoez qui sont au bout de bas devers le noroest d*e* l'isle Et te vie*n*dra noroest dessus l'isle de cabarain Et n'y aura pas grant houlle *et* en paux y aura dix brasses *et* gros sable *et* bonne tenue. mais en aulcuns lieux y a des pierres sonde souve*n*t qua*n*t mecteras l'ancre pour mettre en bo*n* lieu.

fº 73r (p. 145)

Et te viendra Suest dessus la hoe du suest. Et y aura en l'est suest de toy une haulte pierre qui est bien seure devers mer.
¶ Si veulx aller du couste devers le suest de l'isle de hohac tu auras abrys de noroest de oest et de syroest Et te demourra celle grant pierre dont dessus est dit devers le noroest.
¶ Sache que si es pause a la boye devers le nort de hohac va pour le noroest et iras querir le poinctaux de l'isle de cabarain si tu vays par le nort ung quart[1391] de nordest tu iras querir merba*n*c va par le nort nordest tu iras querir l'entree de morbien va pour le nordest tu iras querir le bon sainct Si tu es pause en la chambre de hohac qui est devers L'est suest de l'isle. Et est une boyee de sable qui est au travers d'ung petit boys ou il y a une chappelle.
Tu auras abrys d*e* nort d*e* noroest et de oest siroest et auras une petite isle devers le Nort de la basse ou il y demourra. iiii. brasses de plainne mer et mortes eaues. Et en terre est beau sable Et y a bonne passee en terre Et te donnera abrys de Nort. et y aura huyt brasses en paux et beau sable. Et si tu puys mectre a quattre brasses car par toute la chambre est beau font.
¶ Du bout de hudic d'amont va par le noroest et iras querir la houe qui est en nort de la chambre de hohac. Et n'aye doubte de la pierre qui est entre hudic et hohac combien qu'elle est dangereuse et est pres q*ue* my voye d*e* l'ung a l'autre et est pres q*ue* en rouste Et par ce va sus le noroest ou sus le suest. Et doibz scavoir q*ue* pour toy garder d'une basse qui est le travers du bon sainct ne mectz pas la mo*n*taigne de cras par my la basse du banc de merbant qui est devant morbien car tu iroys droit dessus p*ar* ce mectz lad*ite* mo*n*taigne de cras en terre de merbant et tu iras en terre de la basse Et si tu mectz ladicte mo*n*taigne en mer du ba*n*c tu iras en mer de lad*ite* basse. Et pour scavoir qua*n*t seras le travers d'elle il fault q*ue* mecte une tounelle de moulin qui est la plus haulte des deux q*ui* sont p*ar* my le pygno*n* de la baye du bon sainct et seras

fº 73v (p. 146)

le travers d'elle.
Le bon. s*ainct et* le partuys de beysic gisent est nordest et oest syroest.
Sache que le partuys de beysic gist est nordest *et* oest syroest. Et y a en ce p*ar*tuys le travers de la tignouse. xij. brasses *et* crasoyz.
Et du partuys va le siroest et iras dedans le poinctaux de bellisle devers le noroest va par le siroest ung quart d'oest Et iras hors du poinctaux de bellisle.
¶ Si tu passe par le partuys d*e* beysic de vent contraire de bordage Pour toy garder des dangiers quant tu courras sus terre si entre devers l'est nordest garde que ne coure tant sus terre devers le certain que tu ferme la poincte qui est en noroest du bo*n* sainct par my la poincte nommee la teignose qui est a l'entree dudit partuys beysic et elle te demourra destrebort La teignose est la premiere pierre de l'entree devers l'est. Et par ce garde q*ue* ne ferme poinct celle poi*n*cte qui est en terre du bon sainct par my lad*ite* teignose pour toy garder de deux ou troys pierres qui sont plus ava*n*t en partuys et coura*n*t de plaine mer. Et par ce tien la poincte qui est en nort du bo*n*. s*ainct* a ouvert de la teignose devers le su et la teignose au nort Et va seurement et n'aye doubte jusq*ue*s aye aporte la montaigne de cras par my l'isle le prochain du cabarain. et puys mectz le bon sainct par my la teignose pour toy garder de cherbo*n* qui est une maulvaise basse car il est pres que le meillieu du partuys et ne descouvret point. mais d'une grosse mer ou de vague il ront merveilleusement
Et est da*n*gereux p*ar* ce mectz le bon sai*n*ct par my la teignose comme devant est dit car il est dangereux de coup de mer et pour petits navires et pour gra*n*s jusques ad ce que aye apporte la mo*n*taigne de cras p*ar* my le meillieu des deux isles q*ui* sont entre cabarain et lad*ite* teignose. Et qua*n*t celle montaigne de cras sera par my celle chenal q*ui* antre celles deux isles tu seras le travers desidctes. iii. pierres. Qua*nt* la mointaigne sera dedans l'isle le prochain de cabarain tu seras passe celles pierres Et pourras courre sus terre jusques a ce que aye apporte le bon sainct par

fº 74r (p. 147)

my la tignose et n'aye doubte.
Et s'il avient que tu coures sus la mer pour toy garder des da*n*giers devers mer devers le bout de houhac devers bas desque tu auras ladicte mo*n*taigne de cras p*ar* my l'isle le prochain de la teignose tu seras en plus destroict Et seras aussi avant le bas comme la plus horainne poincte des dangiers devers houhac. Et par ce ne ferme pas une petite isle q*ue* tu voyrras au bout de bellisle devers le noroest deda*n*s l'isle pour toy garder d'icelle poi*n*cte devers houhac. Et sache que dehors du partuys de bessyc devers l'oest y a une basse q*ui* ne asseiche poi*n*t si n'est d*e* gra*n*s eaues[1392] et non pas souvent. mais de grosse mer la mer ront dessus et est dangereuse pour grans navyres et parfons. Et est pres que en meilieu et le plus en siroest et se appelle le cherbon Et sont les merques traversainnes le mouilin de cabarain par my la maison du duc de laquelle est au bas de l'eglise de cabarain.
Et pour congnoistre cabarain Et sarreson il y a plusieurs maisons Et pour toy garder d'elles et aller le long tien le bo*n*. s*ainct* a ouvert de la teignouse devers le su ou le mectz bort a bort d'elle.

¶ S'ensuyt le paux de bellisle qui est a notter

**S**I veulx pauser a belle isle devers lomaria qui est au bout devers le suest de bellisle pause le travers de l'esglise de saincte marie car il y a belle boye de sable et auras abrys de nort et noroest et oest Et y a beau font et y a une pierre le travers du poinctaux assez hors. Si veulx pauser a

1390 Imprimé *bellee*
1391 Imprimé *qurrt*
1392 Imprimé *aeues*

belisle deva*n*t polayns pause le travers de la croix ou de l'eglise qui est pres de l'autre et pause a six brasses ou a sept Et tu auras abris de su de siroest et de oest Et te viendra noroest dessus la poi*n*cte. et suest dessus l'autre poincte Et de la si tu vays sus le nort tu iras querir la grosse poincte de cabarain.
Si tu veulx pauser a bellisle deva*n*t port senson qui est le p*ro*chain radde du bout de bellisle devers bas en terre de l'isle et y voyrras une eglise qui est tout bas rangeant l'eaue.

f° 74v (p. 148)

Et est du couste devers l'oest du havre par le dedans du havre Et au dessus d'elle y a plusieurs maisons. Et l'on demoure dedans ledit port sanson a sec de basse mer Et si tu veulx antrer dedans range du couste devers l'oest. Et si tu veulx pauser devant pause a treze brasses Et tu trouveras beau font de sable blanc comme coquilles. Et auras abrys de oest de siroest de su et de suest. Et te viendra oest noroest dessus le poinctaux ou sont les poulains.
Et au dehors de la prochainne poincte qui est aval du port sanson y a une basse bien hors de terre. Et le travers d'elle en terre y a une chappelle. Mais de vent de oest tu auroys meilleur abris devant polai*n*s car il y a abrys jusques au noroest.
¶ Sache que en terre de bellisle y a ung dangier bien loing pres que my voye de bellisle et de terre. et ront d'une grosse mer Et est le travers d*e* port sanson entre le port sanson et le certain presque en meillieu Et par ce range d'ung bort ou d'autre et non pas le meillieu.
Et sont les merques traversainnes au moulin qui est a cabarain quant il sera par my l'ance du sable qui est en la grosse terre au bout de bas Et paroist led*it* rochier de basse mer. Et de grans eaues troys pierres.
Et si tu venoye de la mer en fore Et tu aterrasse entre bellisle et groye en terre des isles le travers de logoal qui est deux lieues aval de cabarain Et se montre cabarain estre une isle et gist est et oest
Et le bout devers l'oest qui est devers terre est tout ro*n*t et gros et le bout devers l'est qui est devers la mer est long et dougie
Et puys voyrras en terre deux petites isles de quoy la plus terrienne est le plus gros Et est devers l'est Et puys voyrras pres de la aval la mo*n*taigne de cras. Adoncques tu scauras ou tu seras le travers de logoal.

f° 75r (p. 149)

¶ S'ensuyt de groie

**G**Roye gist est et oest. et est une isle a qui est au su de luy se mo*n*stre estre entaille au bout de bas et en amo*n*t est poinctu Et paroist de loing par troys bosses.
Si tu veulx pauser a groye Pause devers le nort a huyt brasses et tu troveras gros sable et caillosches et si aura abris de vent de su et de siroest et oest. Et te viendra oest noroest du coureau d'entre les deux terres et seras pause le travers d'une croix et d'une ance de sable Et demourra la croix devers le su.
Et si tu pause devers le su de la croix c'est rochier si tu n'es bien hors. mais tu auras meillieur abris d'oest et d'icelle poincte ou est ladicte croix va par le su pour doubler une autre poincte basse qui est devers le syroest de l'isle car elle va bien ven lieuez hors de l'isle. Et par ce fault que tu coure bien[1393] deux lieues par le su pour toy garder d'elle si vouloys aller le bas et passer hors l'isle devers le syroest.
Et sache qu'il y a une pierre devers L'oest de l'ance ou tu seras pause le travers d'une poincte la prochaine poincte de l'ance devers le noroest Et y a ung moulin le travers d'icelle ance.
Et d'icelle poincte ou est la croix de groye va par le nort et iras querir le clochier de nostre dame de nermor qui est a l'entree de blavet Tu pauseras devers L'oest des errans.
¶ Sache que en coureau entre groye *et* le certain y a en chenal seize brasses *et* vase.

¶ S'ensuyt de blavet

**S**I veulx aller en blavet en chenal devers L'oest il fault que aille ta*n*t le bas sus terre que tu ayes deux gr(an)s arbres q*ui* sont sus la poi*n*te devers nermor q*ui* fait la chenal d'ung couste devers L'oest. les prochains arbres de la chenal mectz ces deux arbres devers l'oest de l'eglise de nermor la largeur de deux trefz Et ne aye doubte des errans car il te demouro*n*t destrebort Et va sus terre a cestes esmes jusques

f° 75v (p. 150)

voye l'eglise de s*ainct* francoys par my la poincte de lopediran q*ui* est la poincte devers l'est et qua*n*t auras l'eglise. s*ainct* fra*n*coys a ouverte de la poi*n*cte et ra*ngen*t elle va seurem*en*t et hardim*en*t au poi*n*ctaux devers l'est jusques voye les deux ruyaux de pierre qui sont sus le poinctal
Et les mectz l'ung par my l'autre Et va cestes merq*ue*s seurement au poinctal et la range bort a bort a ton ho*n*neur pour la pierre qui est entre les errans et terre dont il fault prandre merques au village de groie qui resemble une brosse de boys a mectre par my les errans Et aussi auras la prouchaine maison du village qui est en su de la poincte devers l'est Tu auras celle maison la prouchainne devers le nort du village p*ar* my ung puys de sable Et aussi seras le travers d'icelle basse et aussi ne ferme point les deux clochiers de nermor l'ung par my l'autre et qu'il soient ouvert ung petit pour toy garder d'une basse qui te demourra destrebort qui est pres la chenal Et tu ne crains rie*n et* va ainsi. mais prens tousjours merques en ruyas et les mectz l'ung par my l'autre a cestes esmes jusques a la poi*n*cte *et* n'aye doubte et te demourra[1394] celle basse qui est par le meillieu de chenal de babort Et quant[1395] seras a la poincte va jusques le travers du village devers L'est.
¶ Sache que si tu es au poinctaux de groye devers suest va par le noroest Tu iras querir le poinctaux de doellans *et* passeras pres d'une basse Et en mer d'elle que l'on appelle le porc Et est en nort de la poyncte de groye devers l'oest Et sache que l'avant d'elle en y a une autre Et quant seras le travers d'elle tu auras ung moulin qui est en l'hault de l'antree de camperle tu l'auras par my une brosse de boys et seras en nort du poi*n*ctaux de groye Et pour toy garder d'elle et passer en mer il y a ung petit isle au bas d'une grosse poincte noyre que voyrras aval de nermor ne ouvre poinct celle isle de la poincte et tu va hors du dangier susdit.
De nermor a camperle y a troys lieues

f° 76r (p. 151)

De camperlle a doellans y a une lieue.
La seconde poincte aval de camperle c'est doellans et peut l'on antrer dedans de toutes marees.
Et pour bien cognoistre doellans il y a une chappele en hault sus la falloyse c'est a dire su le hault de la terre devers l'oest.
Pour toy garder du porc il y a une maison sus le poinctaux de campelle devers l'oest qu'il fault ouvrir d'une brosse de boys et en su du boys.

¶ S'ensuyt de glenans.

**S**I tu veulx pauser a glenans devers L'est a une ance de sable qui est rangent la poincte de pain froit tu y auras abris de su de syroest et de oest

1393 Imprimé *cou rebin*
1394 Imprimé *demouurra*
1395 *quant* répété

Et y aura pres de terre quinze brasses et vase mais pause a dix brasses et te demourra la poincte a l'oest noroest Si veulx pauser devers le nort le travers de la faulte de l'isle en une boyee qui la est tu auras abris de vent de su de syroest de oest syroest Et bort a bort de terre y aura dix brasses de basse mer et vase Et t(r)ouveras sus icelle vase comme coural Et sera la chappelle de sainct nicollas en l'oest de toy Et la poincte de pain froit en su suest Et d'icelle poi*n*cte de pain froit va par le noroest et iras querir l'isle de mouto*n* la poincte devers bas Et va pour l'oest noroest d'icelle poincte de pain froit qui est devers le suest de l'isle de glenans tu doubleras tretout glenans: mais va sus l'oest noroest bien une lieue pour doubler glenans.
Et si veulx aller hors d*e* pemmarch va l'oest ung quart de syroest pour doubler pemmarch.
Si veulx passer par dedans glenans passe pres de glena*n*s car entre glenans et l'isle de mouton qui est en terre de glenans y a deux grans basses de rochiers qui sont my voye de glenans *et* de l'isle de mouton Et sont en route pour aller le haut ou le bas. Et p*ar* ce si tu te veulx garder d'elles si viens du bas garde q*ue* ne ouvre point les houes q*ui* sont devers le suest de l'isle de glenans de la poi*n*cte de l'isle q*ue* l'on appelle pain froit et tu ne les crai*n*s rie*n*.

f° 76v (p. 152)

Et pour scavoir quant seras le travers d'elles tu auras la poi*n*cte qui est devers l'est de la montaigne de malhara par my la pl*us* grosse poincte de l'isle de moton qui est la poincte devers bas. et est la plus haulte poincte.
Et quant auras celle poincte de montaigne par my celluy bout de l'isle tu seras en l'antree de la basse devers bas Et quant auras la mo*n*taigne par my le meillieu de l'isle tu seras sus le plus hault.
Et sache que en amont d'icelle en y a encore une autre qui ne paroist si n'est de basse mer Et quant seras le travers d'elles tu auras la chappelle qui est en l'isle de glena*n*s par my une grosse houe qui est le travers de la poincte la ou est assise la chappelle Et quant auras celle houe par my la chappelle Et qu'elle soit ung petit en l'hault devers l'est de la chappelle tu seras par my le rochier mais pour te garder d'elles ne ouvre point les houes qui sont devers le suest de l'isle de glenans *et* range glenans car il est sain bort a bort tout du long Et par ce n'aye paour de le rangier du couste devers le nort.
Sache que aval de l'isle de mouton y a une autre petite isle basse et est pres l'ung de l'autre Et au bas d'icelle isle *et* plus en mer y a une autre basse qui ne paroist si non demy jusant de grans eaues Et par ce garde toy d'elle.
Si tu veulx pauser a glynans devers le noroest le travers de la chappelle il te demourra une grosse houe en suest et la chappelle en su Et te viendra suest dessus la houe *et* su dessus l'isle et syroest aussi Et te demourront toutes les houes devers L'oest Et trouveras beau font et six brasses et vase Et si trouveras en la sonde tout le long de l'isle comme coural et desoubz cella est vase et bonne teneue.
De la poincte de pain froit va sus l'oest noroest. et n'aye paour ne doubte de glynans.

¶S'ensuyt de bonnaudet

f° 77r (p. 153)

**SI** tu es au bout d'aval de l'isle de mouton qui est en terre de glenans et pres de luy Et que le bout de glenans scavoir est une grant houe fourchue qui est au bout d'aval de l'isle qui est fourcheue te demoure au suest quart de su va sus le noroest quart de nort Et tu iras querir l'entree de sainct thomas de bonandet qui est havre de toutes marees. Et abris de tous temps si non de su et de suest qui vie*n*t de l'antree toutefois il ne te peult nuyre car il y a tres bon lieu.
Mais pour toy garder des da*n*giers qui y sont d'ung bort *et* d'autre si tu le veulx aller querir si viens devers glenans ou de la mer en fore Et que tu passe devers l'est de glenans il fault que tu mectez sainct nicolas de glenans a overt dehors de la poincte de l'isle de mouton de celle devers l'est aussi tu passeras devers l'est de l'isle Et va ainsi jusque aprouche de terre *et* que voye deux monceaulx de pierres qui sont comme deux hommes que l'on appelle les villains qui sont sus la poincte devers l'est du havre. mais prens merques a la tour comme ampres trouveras en escript Car c'est pour passer au bout de l'isle de glenans et aller querir la droicte voye Et toy garder des dangiers qui la sont.
¶ Et quant voyrras lesd*its* villains pour toy garder de deux pierres qui sont a l'entree au dehors du havre qui te demourro*n*t en antrant devers l'est de toy qui sero*n*t destrebort dont la plus horaine est la plus haulte Et ront souve*n*t la mer dessus de plaine mer. Et l'autre est la plus avant *et* plus en terre d'une boutee d'arbaleste et couvre demy flaux. mais[1396] pour toy garder d'elles qua*n*t voyrras les villains dessud*its* qui sont sus la poi*n*cte devers l'est mectz les l'*un*g par my l'autre et q*ue* tu voye le plus hault ung petit en terre devers l'oest du bassain ou du plus bas *et* puys va hardiment car tu es en chenal et va ainsi mais garde toy d'une croix q*ui* est pres des deux villains et au dessus d'eulx *et* est pres d'icelluy qui est le plus hault car l'entree est moult bas. Et est

f° 77v (p. 154)

pres de la mer. Et par ce garde bien que les voyes et que tu ne mectz pas lad*ite* croix par my icelluy q*ui* est le bassain car tu iroys droit sus la pierre qui est la basse laq*ue*lle est plus en terre mais mect les deux ruyas l'ung p*ar* my l'autre et puys qu'ilz seront ung petit a ouvert l'ung de l'autre devers L'oest tu n'yras que mieulx Et va ainsi jusques a la poincte devers l'est Et quant seras d*e* dedans elle ne ra*n*ge point devers icelluy couste mais range devers l'oest a honneur de toy car l'antree est estroicte. Et aussi pour toy garder d'u*n*e basse qui est devers l'est par le deda*n*s de la poincte bien avant en chenal. Et couvre demy flaux ou plus toust Et par ce range L'oest quant seras dedans la poi*n*cte et est celle basse le travers d'u*n*e petite ance de sable q*ui* est devers l'oest.
Et sache que le travers de la basse qui est la plus hors dont dessus ay faict mention qui te demourra devers L'est le travers d*e* elle et en terre devers L'oest y a une basse qui gist la et est bien hors qui te demourra de babort en antrant qui est moult haulte de basse mer Et par ce prens merques des royaux esquelz ay faict devant mentio*n* qui sont sus le poinctal devers l'est Et n'aye doubte de ranger celle destrebort si tu la voys mais elle couvre et ront la mer dessus mais garde toy d*e* l'autre qui est plus ava*n*t dedans elle car elle couvre demy flaux.
Et sache q*ue* pour toy advertir *et* garder qu'il y a troys ruyaux de pierre qui sont sus la poincte devers L'oest dont il y a deux les plus bas et le tiers est le plus hault et on y prent les mercques pour soy garder de deux basses qui sont en amont du havre et en amont des deux pierres devantdictes qui sont a l'antree bie*n* loing en L'est qui sont le travers de la poincte Et pour scavoir quant tu seras le travers d'elles quant tu auras le plus hault villain parmy le plus bas et parmy celluy qui est devers le su *et* tu seras en la plus horaigne des pierres qui sont amo*n*t de la chenal.
¶. Et quant tu auras le plus hault p*ar* my le plus bas a celluy qui est le plus devers le nort Et lors tu seras a la basse a

f° 78r (p. 155)

celle qui est la plus en terre des deux. mais tu ne les crains rye*n* si tu ne venoye d'amont ou en bordoient en amont du havre
Item plus sache que il en y a encore deux autres ruyaulx de pierres qui sont sus le poinctal devers L'oest qui sont encores pl*us* dedans que ne sont les autres troys devantdictz.
Et quant les auras l'ung parmy l'autre. Et lors tu seras le travers de la basse de laquelle avons premierement faict me*n*tion qui est la prouchainne

1396 Imprimé *mias*

de terre des deux ou l'on prent merques esd*its* villains devers L'est. Et couvre des my flaux et est p*ar* le dedans la hoe qui te demourra destrebort en antrant.
¶ Pour bien congnoistre bonaudet et l'antree du havre sache que en amont de luy et pres du havre bort a bort. Et aussi pres de la houe ou il y a une eglise dedans laquelle eglise tu pourras bien voyr Et en amont y a une grant boyee de sable. Et aussi sache que voyras en aval le travers de lautudic une gra*n*t eglise *et* une gra*n*t tour q*ue* l'on appelle pont l'abbe et sus la pointe qui est aval voyrras ung moulin. Et sache que entre celle boyee de sable qui est en amont de lautudic et l'autre boyee de sable qui est plus amont le travers de la brosse de boys n'y a poi*n*te de rochiers que une qui faict l'a*n*tree de bonaudet devers l'oest car devers l'est est sable et la le congnoistras.
¶ Sache que pour toy advertir et garde(r) de une basse q*ui* est dehors de la poincte q*ui* te demourra devers l'oest qui est la plus horaigne poi*n*te d*e*vers l'oest *et* aussi demourra celle basse ou houe d*e*vers l'oest bie*n* loing devers la poincte et y a sus celle poincte. iii. ruyaux. mais pour toy garder d'icelle basse garde que ne te serre a terre d'icelluy coste jusques a ce q*ue* aye overte une poi*n*cte q*ue* voirras deda*n*s le chenal bie*n* ava*n*t du coste devers l'oest de la poi*n*cte q*ui* faict l'antree de la goulle de la chenal qui est p*a*reilleme*n*t devers l'oest ouvre celle poi*n*cte q*ui* est la pl*us* amo*n*t la largeur d'u*n*g gra*n*t tref de l'autre poi*n*cte q*ui* faict l'antree ou mectz la croix ouverte d'icelle devers l'est la croix devers le chenal de la poi*n*cte *et* tu ne crains rie*n* scav*oir est* la basse q*ui* te d*e*mourra d*e*vers l'oest q*ui est* travers d*e* la poi*n*cte

f° 78v (p. 156)

Et sache que si tu mettoye la croix p*ar* my le ruyaux susain a celluy qui est le plus hault tu laisseras toutes les houes devers l'oest et passeras p*ar* le chenal devers l'est. mes pour toy garder des pierres qui te demourront devers l'est qui sont le travers de la poincte. ne va pas ta*n*t en terre que fermes les ruyaux qui sont sus le pointal devers l'oest l'un p*ar* my l'autre. C'est a dire le plus hault des trois d'un des bassayns jusques ad ce que aye apporte les merches qui s'ensuyvent. Savoir est la croix p*ar* my le ruyaux susain comme apres cy est escript.
¶ Sache que si tu veulx mettre la croix p*ar* my le ruyau susain c'est a dire p*ar* my celuy qui est le plus hault des deux ruyaux qui sont devers l'est du chenal. tu laisseras toutes les houes dava*n*t escriptes de babort. et passeras en terre d'elles devers l'est par icelle chenal mes garde toy bien que ne ouvre point la croix du ruyau susain devers le nordest de luy car tu iroye sus les houes qui sont dehors la poi*n*cte qui te demourra destrebort ou l'on pre*n*t merches pour soy garder d'elles es ruyaux qui sont sus la poi*n*cte devers l'oest. Et par ce si veulx antrer p*ar* icelle chenal gardes bien que tiennes tousjours la croix droit p*ar* my le ruyau. Et qu'ilz soient l'un par my l'autre si ne les ouvre ung petit devers le su du ruyau. et va ainsi hardime*n*t jusques a l'antree de la chenal. Et te garde de la basse qui est en meilleu de la chenal p*ar* le dedans de la poincte devers l'est dont davant est faict mensio*n* et n'aye paour car tout vent qui te portera sus le noroest te mettra dedans bonnaudet
S'ensuyvant les merches pour aller querir Bonnaudet. et passer en amont de glynans Et de l'isle de mouton
**S**I es au bonnaudet et tu veilles venir *et* aller q*ue*rir l'isle de mouton qui est en terre de glyna*n*s et aller dehors qua*n*t tu seras dehors il fault q*ue* tu ailles sus le suest quart de su. Mes pour mieulx chenoillier regarde en hault sus terre

f° 79r (p. 157)

devers le nort tout en terre sus le plus hault lieu qui soit excepte sus la mo*n*taigne de malhara Et tu voirras une gra*n*t tour et haulte et ne voirras rien autre chose q*u'*elle ny arbres ny autre chose car la terre est egalle. *et* p*ar* ce qua*n*t voirras celle tour mectz la *et* aporte p*ar* my la chappelle ou eglise qui est deda*n*s le havre devers l'est la ou passeras en travers. *et* va ainsi a celles merches jusques my voye du certain *et* de l'isle du mouton jusques voye glyna*n*s la poincte d'amo*n*t que l'on appelle Pain fret. co*m*e avons veu dessus ouvre la toute de l'isle de mouton devers l'est. *et* puis encore une autre bosse de terre la porchainne de pain fret. *et* au bas. *et* fault qu'elle soit aussi ouverte dud*it* isle du mouton devers l'est. *et* il te demourra ung da*n*gier asses pres de toy q*ui* te demourra de babort. et puis qua*n*t passeras my voye de terre *et* led*it* isle apporte la chappelle q*ui* est deda*n*s glyna*n*s ouverte de la poincte de l'isle de mouton devers l'est. Et va ainsi pour toy garder de deux ou trois pierres *et* da*n*giers qui te demourront pres de toy devers l'oest. mes va ainsi la chappelle ouverte de l'isle. *et* n'aye doubte. *et* va ainsi jusques a la poincte de l'isle de mouton a ho*n*neur de toy De la poincte de pain fret va sus l'oest noroest. Et n'aye doubte de glynans.

S'ensuyt de pemmarch.

**S**I veulx entrer en pemmarch p*ar* le chenal devers l'est laysses toutes les houes de pe*m*march devers l'oest Et pour toy garder de toutes elles: si es au bas va tant amo*n*t q*ue* apporte une brosse de bois qui est la p*r*ochaine de la mer et est la p*r*ochaine brosse de la poincte qui est en amo*n*t de pe*m*marc Et y a le travers d'icelle poincte plusieurs da*n*giers en mer bie*n* loing *et* l'on l'apelle la forchee. et te demourro*n*t tous ces da*n*giers destrebort en entra*n*t bie*n* loing. *et* p*ar* ce mectz la p*r*ochaine brosse de bois q*ue* voirras aval d'icelle poincte. et la prochaine brosse de la mer bort a bort. *et* est une brosse de bois courte *et* ro*n*de. et si en a une autre en terre d'icelle et plusieurs autres brosses de bois.

f° 79v (p. 158)

Mais cella est la prouchainne de la mer et par ce pour toy garder de tous dangiers et speciallem*e*nt d'iceulx devers l'oest mectz celle brosse de boys susd*ite* la p*r*ouchai*n*ne de la mer p*ar* my une grosse pierre haulte et ronde qui resemble estre ung pigno*n* de maison ou une voille Et est celle pierre bort a bort de la mer et le travers d'elle et est rochier et en amo*n*t entre celluy rochier et la poi*n*cte est sable et est en amont des houes pres de pemmarch Et p*ar* ce pour toy garder de toutes les houes devers L'oest de l'antree en allant sus terre mectz celle brosse de boys amont devers l'est de la grosse pierre devant nommee la largeur d'ung tref

¶ S'ensuyt de chenebourc

¶ Si tu pause amont ville qui est la prouchainne aval de chenebourc et pour bien la congnoistre tu voyrras deux maisons en hault sus terre qui te demouront devers le suest
Si pause au caylloys a chenebourc tu auras abris de noroest et de oest et syroest et de su et d'est Et pauseras vis a vis d'ung village ou il y a une ance de sable bort a bort de la ville Et si aura huyt brasses de plainne mer et de basse mer quattre brasses il fauldra que tu amarres ung funayn en terre devers le su et l'autre de la mer le chasteau te demourra au su Et sache que pres de la poincte du cailloys pres de terre y a unze brasses de plai*n*ne mer et beau font gros sable et grosses cailloches: Et si tu es a celle poincte dangereuse donne luy bon ryn. et si tu pause aussi hors comme elle tu ne trouveras que six brasses de basse mer et si n'y court nulle maree.
¶ Sache que la poincte de cailloys de chenebourc est une poincte de basse et va en apoinctant devers le nordest.
Si tu pause en l'est nordest d*e* l'isle pellee qui est deva*n*t chenebourc en amo*n*t de luy a unze brasses a beau font c'est assavoir coquail et cailloches et desoubz l'isle nulle maree n'y court ny de flaux ny de jusent et si auras abris de oest syroest Et de syroest et de su et de suest et te viendra oest dessus la poincte.

f° 80r (p. 159)

La meilleure cognoissan(c)e qui soit pour cougnoistre capploit si viens de la mer en fore et tu arrives le travers de luy en amo*n*t.
Sache que voyrras en amont de luy une boyee de sable Et la prouchainne poi*n*cte que voyrras a val d'icelle boye de sable c'est capploit tu y auras abris de siroest de su de suest et d'est *et* te vie*n*dra nordest dessus la poincte si es pause a dix brasses. Et si tu pause a quinze brasses n'auras poinct d'abris de nordest mais tu seras plus pare.

¶ Sache que la poincte de capploit va bien hors et p*ar* ce garde toy bien d'elle et luy baille bon ryn. il y a dehors bort a bort. x brasses et unze pres de terre et par ce ne va point plus pres de douze brasses ou de quinze si tu ne scay bien comment Et si tu es ung petit plus hors autant comme la routte de l'est et de l'oest tu trouveras vingt huyt brasses ou trante Et seras pres de terre et si trouveras rochier ou gros font Et si c'est la nuyt ne te aprouche point plus en terre Car tu ne en es point plus loing que a demye lieue de terre car c'est asses pres de maulvais temps. Et sache que le travers de la poincte de. s*ainct* nicolas de bareflour tu trouveras vingt brasses bort a bort de terre Et par ce si c'est de nuyt ne te aprouche point plus pres de xxviii. ou xxx. brasses.
¶ S(i) tu depars de capploit pour aller amont le long de terre *et* il soit de jour pour toy garder des poinctes jusques a sainct nicollas si bouges dudict capploit des ce que tu auras passe la poincte de capploit en amont tu voyrras en terre au dessus chenebourc d'une poincte de terre roiste et la plus haulte ne ferme poinct celle pointe dedans le gros de la poincte de capploit.
Et tu ne crains ryen baille ryn a chascune poincte.
Et sache plus que le travers de une ance de sable que voyrras aval de la poincte de barflour. Et a une brosse de boys que voyrras aval de luy et pres de luy Et est le boys pres de la mer.

f° 80v (p. 160)

Et y a une pierre ronde et haulte qui ne descouvre de nul temps et ne demoure sus elle de basse mer poinct plus d*e* demye brasse ou de troys quars de eaue. Et au pied d'elle y a unze brasses et beau sable Et par ce garde toy d'elle si tu va le long terre et si c'est de nuyt ne va poi*n*t plus pres de douze ou quatorze brasses car au pied d'elle en y a unze comme ay dit.
¶ Et si tu pause ne pause point plus pres si tu n'es bien ava*n*t car en terre d'elle y a beau font a huyt brasses. mais que soye scavant et n'y aura point de cours.
Si tu veulx passer en terre d'elle tu voyrras une petite poincte de rochier aval de l'ance susdicte qui est aval d*e* bareflour metcz icelle petite poincte de rochier par my une eglise que voyrras aval d'elle et pres d'elle et pres de la mer et que l'eglise soit par my une basse q*ui* est en my celle poincte en terre d'elle. Et va cestes esmes et tu passeras en terre de la pierre susdicte mais sache que en amont d'icelle pierre y a ung banc de rochier sus lequel ne demeure guaisres d'eaue. Et par ce garde toy de luy il est le travers de barflour L'antree de barflour est amont de l'eglise *et* garde toy du poinctaux de barflour car il gist hors et est dangereulx Et sache que au dehors de l'eglise et aval laquelle est aval de l'ance du sable dessusd*it* y a une aultre poi*n*cte laquelle va hors Et au dehors d'elle y a deux basses bien hors. et est celle poincte entaillee dessus par havres a qui est en terre en amont donne ryn a chascune poincte.

¶ S'ensuyvent les merques pour antrer en bareflour

**S**I aterres en noroest de la houcque ou en l'oest le travers de chenebourc a troys ou a quattre lieues de terre la terre se monstrera estre toute plange et esgalle et se monstrera estre deux poinctes basses et poinctues et le travers de toy voyrras la terre tranchee comme une faulte ou co*m*me ung havre toute roiste et haulte et ira celle haulteur vers l'oest se sera chenebourb.

f° 81r (p. 161)

Et quant seras pres de terre tu voyrras une isle au dehors de chenebourc qui est fourcheu dessus et bas Et aussi seras la ville Et en l'hault de l'isle. voyrras une poincte de terre noyre qui est rochoys et pres de la qui sera capploit Et quant sera plus pres de terre il se fera une poi*n*te douge cet basse a la mer *et* puys voyrras en l'hault de luy *et* pres d*e* luy une eglise *et* puys voyrras sus la poincte qui est en l'hault de capploit qui est une poincte basse une eglise qui sera l'eglise de sainct nicollas de barflour Et si es pres de terre et plus en amont en nort de la houcgue elle se mo*n*stera estre une poincte de terre haulte et roiste devers L'est et sus icelle poincte voirras une eglise en hault laquelle sera saincte pernelle Et en mer d'elle voyrras une poincte basse et longue a la mer qui sera la poincte de sainct nicollas de barflour Et en l'hault d'elle pourras voir une autre eglise sans clochier qui sera l'eglise de sainct val Et le long d'icelle terre y a plusieurs villages Et si veulx aller a la houcgue sainct val. Baille bon ryn a toutes les poinctes devers sainct[1397] val car elle vont hors Et elle te demourro*n*t destrebort en alla*n*t au paux.
¶ Si tu pause a la houcgue mectz l'eglise de saincte pernelle p*ar* my troys bosses de terre que voyrras a la boyee en amont de. s*ainct* val que l'on appelle les houcgues dessusd*ites et* tu seras en bo*n* paux. Tu trouveras quattre brasses de basse mer et beau sable menu et bo*n* font et bo*n*ne tenue Et de plaine mer tu trouveras sept brasses Tu auras abris de nort de noroest de oest de siroest de su et de suest Et te demouront les isleaux sainct[1398] marcol a l'est suest Et te viendra est et nordest de la mer Et si n'auras point de abris. mais nordest te viendra dessus la poincte et en auras abrys Et si tu veulx tu pourras aller dedans les houcgueras Et la auras abrys de tous temps mais tu demourras a sec
Tu puys pauser par toute la boyee si tu veulx car il y a bon paux Et baille ryn es poinctes.

¶ Pour pauser es isles sainct marcol

f° 81v (p. 162)

**S**I tu sonde amont des isles sainct marcol en l'est d'eux tu trouveras seize brasses et beau sable du plain de la mer et de grans eaues Et de basse mer trouveras. xij brasses. et seras pres de terre a une lieue. Et sache que de gra*n*s eaues que la maree y a tant plus que son ryn et court de jusent a l'oest
¶ Si tu sonde le travers de banieres tu trouveras seize brase du plain de la mer et trouveras rochoys plat et ameneras en ta sonde comme tuffeaulx et sablon par my et trouveras de basse mer douze brasses et de grans eaues. Et seras pres de terre.
Si tu sondes le travers d'estrahan a treze brasses de plainne mer et de grans eaues tu trouveras rochoys plat Et ameneras en ta sonde petites pierres de tuffeau et sablon par my, st seras pres que a une lieue de terre ; et de basse ne trouveras que dix brasses. Et sache que de poincte a poinct, y a xv. brasses.
De d'estrahan a saynne y a six. lieues.

¶ Les esmes pour pauser et antrer en d'estrahan.

**S**Ache que tu voyrras aval d'estrahan plusieurs clochiers c'est ascavoir ung clochier qui est le plus en amo*n*t Et puys y est long range(n)t et banieres et port en bessyn dont le havre est aval du clochier.
Et est toute celle terre despuys banyeres jusques a la prouchainne poincte que voyrras en aval d'elle en l'oest Et est terre blanche
Le travers de banieree y a ung banc hors de la poincte que l'on applle les essars qui est rochays Et asseiche de tous bas de mer et n'y a poinct de passee en terre de basse mer.
Sache que entre d'estrahan Et l'antree de saynne y a une boyee Et deva*n*t celle boyee y a ung havre que l'on appelle toucque Et est pres de l'antree de saynne devers le su.

¶ S'ensuyt de l'antree de saynne

1397 Imprimé *sanict*
1398 Imprimé *sanict*

f° 82r (p. 163)

**S**Ache que a l'antree de Saynne y a ung banc que l'on appellle ratier et gist est nordest et oest syroest et dure pres d'ung quart de lieue de long Et si couvre de toutes marees et si est parfont devers le su bort a bort de luy et si est le bout devers l'oest devers la mer soubme jusques bien hors Et asseche ledit banc de basse mer tant qu'il semble estre une isle Et devers le nort nordest y a plusieurs bancs de sable.

Si tu veulx entrer en Sainne devers le su de celluy banc de ratier susd*it* a*n*tre luy et terre devers le su. pour toy garder d'icelluy banc en a*n*tra*n*t il y a[1399] une poi*n*cte de terre amo*n*t en my la riviere du couste devers hanneflour qui est devers le su Et est la plus en amont de troys poinctes que tu voyrras d'icelluy couste devers le su et l'on appelle icelle poincte rocque de risle Metz icelle poi*n*cte le plus en amont de troys par my la premiere poincte et la prouchainne de haneflour et en aval de luy que tu voyrras la q*ui* s'appelle la pissouse qui est devers l'oest de luy Et quant auras celle poincte de rocque de risle ouverte d'icelle qui est aval de ha*n*neflour et lors tu seras en meillieu de la chenal ceste poincte est la plus grosse poi*n*cte des deux devers la mer *et* bla*n*che mais metz icelle du meillieu des iii qui est la moindre desdictes troys poinctes et la plus dougee ouverte d'icelle qui est aval de hanneflour la largeur de d'ung tref Et tu ne crains rien le banc de ratier mais tu seras bien pres de luy et ne te serre plus a luy et ouvre plus la poi*n*cte et va ainsi car le banc ne paroist point de plainne mer. mais pour estre en meillieu de chenal mectz icelle qui est aval de hanneflour la plus en amo*n*t des deux q*ui* sont en amo*n*t de a*n*neflour devers le siroest ouverte l'une de l'autre et la plus en amo*nt*[1400] a la mer. ¶ Sache que tu n'enterroys pas en saynne de basse mer si ce n'estoit ung bien petit navyre.

Et pour scavoir qua*n*t seras au bout d'aval devers l'oest du ba*n*c de ratier tu auras une brosse de boys ront q*ui* est sus la poincte de chief de caux par my une vallee que voyrras sus la dicte poincte

f° 82v (p. 164)

Le bout devant du boys par my la valee Et tu seras a l'entree de ratier devers L'oest. Mais pour toy garder d'aller trop en terre devers le su Et aussi d'ung banc qui la est. ne ferme point une grant poincte de terre que voyrras amont en la riviere de devers le nort Et est celle poincte la poincte de tanquarvylle ne la ferme poinct par my l'autre poincte que voyrras a droit celle devers le su ou a tout le plus d'icelle devers l'oest de hanneflour que l'on appelle la pissouse Et mectz que ne les fermes point l'une par my l'autre. Tu ne crains rien les dangiers qui sont devers le su du banc de ratier qui sont le travers de toque et plus en avant en amont.

¶ Si tu pause a vassuyc qui est a l'entree de saynne il fault q*ue* tu pause en L'oest de la poincte qui est aval de hanneflour le travers de ratier et en terre de luy devers le su Et si pause a sept ou a huyt brasses de playnne mer de basse mer n'y aura q*ue* quattre brasses Noroest te viendra de dessus chief de caux qui est de l'autre bort de la riviere et ne auras point d'abrys et Noroest et est suest Et su *et* siroest te viendront dessus la terre et en auras abrys. Et si n'auras point d'abris de siroest et d'oest et d'oest noroest Et si trouveras en paux sept brasses autant de mortes eaues comme de grans.

¶ Sache que si aterres le travers de l'antree de Saynne que chief de chaux se faict de poinctes Et sache que si la poincte devers hanneflour qui est devers le su elle se mo*n*stre estre haulte et dougee devers la mer.

¶ Sache que si aterres le travers de chief de chaux et tu soye en terre de luy Chief de chaulx se monstre estre gros et hault *et* roiste devers le siroest Et se couppe en terre comme une isle mais tu voyrras une autre poincte au dehors de luy qui sera la poincte d'antiffer Et sache que chief de caux est terre rouge.

Si veulx entrer en saynne et aller pauser a la fousse de l'eure q*ui* est du couste devers hanneflour qui est chief de caux.

f° 83r (p. 165)

Et pour antrer dedans Et te garder d'ung banc qui te demourra de babort en antrant devers le noroest qui est devers terre *et* aller a pare de luy tu voyrras au dessus herflour et en L'est de luy ung chasteau en hault sus terre ou une abbaye. ¶ Et en amont dudict chasteau ou abbaye voyrras une grosse poincte de terre et roiste devers la chenal qui est blanche Et dessus celle poincte voyrras une brosse de boys laquelle est roiste devers la chenal Et si en voirrras une autre poincte en amont d'icelle laquelle est plus dougee Et p*ar* ce mectz la brosse du boys dessusd*ite* qui est sus la poincte blanche le bout devers mer par my une poincte basse qui est aval de herflour Et est la prouchainne poi*n*cte q*ui* est aval de la caque d'espaigne la ou les navyres pausent sus la vase et l'on y demeure a sec Et en amont de la fousse de l'eure et est une poi*n*cte de perroys basse qui est blanche *et* pour toy garder du banc susdit qui te demourra devers terre en antrant de babort devers le nort.

¶ Et pour toy garder de luy ouvre la poincte d'icelluy boys dessusd*it* celle devers le su de la poincte susdicte du perroys qui est basse et tu seras en chenal. Et pour scavoir quant seras le travers de luy c'est assavoir du banc susdit tu auras une abbaye qui est haulte sus terre contre une mo*n*taigne qui a nom graville par my ung clochier et une eglise laquelle est basse pres de la mer que l'on appelle sainct nicolas du perroys Et est celluy clochier pres de la poincte du perroys Et quant auras ladicte abbaye de graville par my celluy clochier de sai*n*ct nicollas tu seras le travers du banc Et ne va plus en terre mais va cestes esmes dessusd*ites* le boys ouvert de la poincte Et tu ne trouveras point moyns de six ou sept brasses de plai*n*ne mer. Et de gra*n*s eaues Et te viendra nort et noroest dessus la terre.

Si tu veulx pauser a la fousse de l'erie pause l'ava*n*t du travers de l'eglise sainct nicollas. Et si veulx aller dedans ne covoiste pas trop le meillieu de la chenal.

f° 83v (p. 166)

¶ S'ensuyt de plemue en angleterre.

**S**I tu atterres le travers de plemue en angleterre Et tu soye a huyt ou a dix lieues de terre en mer la terre se monstrera comme isles Et entre les autres en voirras ung le plus amont qui sera le plus grant et sera poinctu dessus et si voirras une poi*n*cte de terre qui sera roiste du bout d'amont Et a icelluy bout se monstrera comme ung petit farraillon Et no*n*obstant il sera des montaignes de la terre mais seras le travers de plemue en amont

Et si voirras a l'entree de la boye de plemue deux grosses poi*n*ctes et roistes. et sus icelles devers bas voyrras deux eglises Et en mer d'icelle d'amont voyrras une isle poinctue dessus q*ui* est hors la poi*n*cte qui te demourra devers l'est en antrant deda*n*s la boye il y a une basse qui te demourra devers L'est qui est dedans la pl*us* horainne poi*n*te Et p*ar* ce ne ra*n*ge point trop celle poincte. Et va sus terre jusques a la prouchainne poincte que voirras q*ui* te demourra destrebort q*ui* est le travers d'ung petit chasteau Et donne ryn a celle. poincte Et qua*n*t l'auras double va sus le suest ou su suest pour pauser si ne veulx antrer dedans la chaussee et estre deva*n*t la ville mais il te fauldra maree pour antrer et aller deda*n*s lad*ite* chaussee *et* deva*n*t la ville car c'est vase et demure a sec mais tu puys pauser derriere la poi*n*te *et* y auras abris de suest de su de siroest et de oest et si y a beau font Amo*n*t de plemue y a. ii. ou troys clochiers.

¶ S'ensuyt encores de gaudester

**S**I tu es aval de gaudester il se monstre estre ung cap tout roiste co*m*e ay dit deva*n*t. De gaudester va au nort nordest tu iras querir l'antree d'artemue q*ui* est havre d*e* toutes marees. et auras abris de to*us* te*m*ps sus. ii. ancres a q*ui* est deda*n*s devant la ville.

1399 Imprimé *v*

1400 Imprimé *amonnt*

Il y a une basse a l'antree q*ui* te demourra de babort en antrant et est le plus devers l'oest Et p*ar* ce ne range point devers l'oest si tu ne voy icelle basse. Aussi il en y a. d'autres. mais elles ne pa

f° 84r (p. 167)

roissent point si non de grans eaues Et qua*n*t tu auras double la p*ro*uchainne tour devers l'oest il fauldra q*ue* tu aille au noroest il est asses parfont mais il y a revoc p*ar* le dedans de la tour et grant coura*n*t. Tu voyrras dehors d'artemue pres de l'antree devers L'est une isle et ung farraillon qui sera pres de terre et y a une basse au dehors de l'isle Et voyrras en amont de l'isle. iii. poinctes et a chascune poincte y a ung farr(a)illon Et la plus roiste c'est tourres on il y a bon radde comme avons dit dessus.

¶ S'ensuyt le departissement de la Lune et du soleil par quarts et heures de ryn de vent

**Q**Ui veult bien co*m*pter la lune par les heures l'on doit prendre p*ar* chascu*n* quart de la lune vingt et deux heures et demye.

| | |
|---|---|
| Iten pour deux quars. | xlv. heures |
| Item pour troys quars | lxvii. heures et demye |
| Item pour quattre quars | iiii. xx. x. heures |

¶ S'ensuyt d'ung ryn de vent

Sache q*ue* ung ryn de vent le soleil o su la lune est o suest.

| | |
|---|---|
| ¶ Item pour cinq quars il y a | cent douze heures et demye |
| Item pour six quars cent. xxxv. heures | |
| Item pour sept quars cent. | lvii. heu*res et* demye |
| Item pour huyt quars cent. | iiii. xx. heures |

¶ S'ensuyt de deux ryns de vent

¶ Note que de deux ryns de vent soleil a oest la lune o su

| | |
|---|---|
| Item pour neuf quars | deux cens deux heu*res* |
| Item pour dix quars. | deux cens. xxv heu*res* |
| Item pour unze quars | deux cens. xlvii. heu*res* et demye |
| Item pour douze quars | deux cens. lxx. heures |

S'ensuyt de troys ryns de vent

¶ Tu doibs scavoir que de troys ryns de vent soleil au su la lune est o nordest

| | |
|---|---|
| Item pour treze quars | deux cens. iiii. xx. xii. heu*res et* demye |

f° 84v (p. 168)

| | |
|---|---|
| Item pour quatorze quars. | iii. c. quinze heu*res* et demye |
| Item pour xv. quars | iii. c. xxxvii. heures et demye |
| Item pour seize quars | ccc. lx. heures |

¶ S'ensuyt de quattre ryns de vent

**V**Eille scavoir que de quatre ryns de vent soleil au su la lune est o nort Et ainsi des autres ryns et si tu advise et notte bien ainsi tu trouveras en une lune sept cens vingt heures comme te ay dit devant.

¶ S'(e)nsuyt pour compter la lune par les jours

**S**I tu veulx compter bien la lune p*ar* les jours tu doibs prendre par chascun quart de la lune troys quars *et* demy quart de jour une heure et demye

| | |
|---|---|
| Item pour deux quars il y a | ung jour et troys quarts et demy quart de jour. |
| Item a troys quarts y a | deux jours troys quars une heure et demye. |
| Item a quattre quars il y a | troys jours et troys quars de jour. |

¶ S'ensuyt d'ung ryn de vent

| | |
|---|---|
| ¶ Item pour cinq quars il y a | quattre jours et demy quattre heures et demye. |
| Item pour six quars il y a | cinq jours et demy *et* demy quart |
| Item pour sept quars il y a | six jours *et* demy une heure *et* demye |
| Item pour huyt quars il y a | sept jours et demy |

De deux ryns de vent.

| | |
|---|---|
| Item pour neuf quars et demy quart | une heure et demye |
| Item pour dix quars | neuf jours et neuf heures et demye |
| Item pour unze quars | dix jours sept heures et demye. |
| Item pour douze quars | unze jours et quart de jour |

¶ De troys ryns de vent

| | |
|---|---|
| Item pour treze quars | douze jours quattre heures et demye. |
| Item pour xiiii. quars il y a | xiii. jours et demy quart. |

f° 85r (p. 169)

| | |
|---|---|
| Item pour quinze quars il y a | quatorze jours heure et demye |

Item pour seze quars il y a xv. jours et non plus. Et ainsi ne trouveras que trante jours en chascune lune

¶ Sache que a. xviii. jours Et a dixhuyt heures de lune le soleil o su. La lune sera o noroest Et si l'on te demande quelle maree sera a glenan Respond que il sera basse mer Et si l'on te demande quant vent il y aura entre la lune et le soleil Respond troys vens.

¶ Souffit pour le present de toy monstre(r) et enseigner co*m*ment tu doibs aller et seigler par les coustes nations et regions dessusd*ites* esquelles sont plusieurs et perilleux dangiers lesqueulx tu pourras eviter et fouyr. Non pas toy seullement mais tous aultres gentilz compaignons courtoys et abilles qui auront et voyrront ce present livre par lequel pouront acquerir bien et ho*n*neur et le saulveme*n*t de leurs corps et marcha*n*dies par quoy nul ne doit rye*n* espargnier pour aq*ue*rir la co*n*servatio*n* des corps biens estans es navyres fluctuans et nageans sus les undes de la mer qui sont aucuneffoys bien merveilleuse par la grande impetuosite des vens sifflans et bouttans les undes marines que a peine nul n'y peult eschapper qu'il ne perisse ou aille a la couste s'il n'est bie*n* certai*n* des pays et costes deva*nt*dictes et mesmement de la tres dangereuse couste de la noble duche de Bretaigne en laquelle sont plusieurs coustumes et noblesses. Lesquelles je te veulx demoustrer et declairer affin que ne soye deceu ne surpris si le cas advient.

¶ S'ensuyve*n*t les coustumes et autres noblesses de la noble duche de Bretaigne

**P**Rremierement toutes nefz et autres veisseaulx qua*n*t il perissent et adventurent en toute la couste de Bretaigne tout est conquis et confisque

au noble Duc et conte et autre seigneurs de Bretaigne sans que nul homme marchans maistre compaignon ny autres y preigne rien si no*n*

f° 85v (p. 170)

ceulx qui les saulvent qui doibvent avoir leurs sallaires selon qu'ilz ont deservy. C'est assavoir s'il vont a l'ave*n*ture de la mer loing querir et saulver les biens ilz ont le tiers. Et s'il ne perde*n*t terre ilz n'auront que sallaire competent au regard de justice.

Et par ce que le pays de bretaigne est de si grant dangier que a peinne par deux ans peult navire mareer sans venir en danger de la seigneurie dud*it* Duc et co*m*pte de bretaigne dont il fut acorde et appoincte entre ledit conte et toutes manieres de navires par le consentement du treschretien Roy de France a la priere requeste et supplication de tous les pays que led*it* conte mist seaulx lesquelx sont appelles briefz esqueulx q*u'i*l voulsist en son terrouer et ainsi estoient tenues toutes les nefz et navires qui chargeoient a ladicte duche de bretaigne jusques au royaulme d'espaigne de prendre lesd*its* briefz seur peinne de ladicte nef ou navire perdre avecques tous les biens.

Fut accorde pour ce entre lesdictz nommes a quelque nef ou navire qui se aventurast a sondit terrouer trouvant les briefz en tesmoignage du papier des lieux ou les brieufz seroient ne doit ladicte seigneurie rien prendre ne souffrir que l'on preigne rien de ladicte nef ou navire des biens qui dedans soient. ne de leur marchandise saulve le droit des saulveurs lequel est accorde affin qu'ilz travaillent a saulver les biens. Et pour ces convena*n*ces des briefz sont asseurees toutes manieres de navires et de marchandise du droit et noblesse dudict prince.

Et doibvent moustrer a l'admiral ou a son lieutenant les briefz de to*us* les voyages q*u'i*lz auroient faictz en une annee touteffoys qu'il les vouldroit req*ue*rir ou aultreme*n*t il le peult tenir a p*ar*fait.

¶ Et pour ce que le roy d'espaigne ne ses portz ne furent mye soubz ceste accordance a mareer soubz la premiere condition. Ne aussi les angloys on cas qu'ilz viendroie*n*t charges ou vuydes de leurs pays. Mais s'il chargoient la ou sont les briefz ilz sont tenus de en prendre. Car s'il sont sans lesdictz briefz ilz

f° 86r (p. 171)

sont a la volunte du prince corps et biens.

¶ S'ensuyt l'ordonnance pour quoy le viconte de Leon est a coustume es seaulx

**T**U doibz scavoir que le viconte de lion fut acoustume es seaulx lesqueulx sont appelles seaulx de co*n*duit no*m*mye brieufz la raison fut pour ce que led*it* viconte estoit du trepas d*e* la ou il co*n*venoit a toutes nefz *et* navires assembler chargees *et* vuydes affin que les ungs ne meffissent es autres pour ce qu'ilz estoient d'estranges contrees: fut apoincte et accorde qu'il devoit tenir vaysseaulx pour les garder et conduyre endroit sa terre et led*it* trespas Et pour souffrir que toutes manieres de gens puyssent prendre vitailles a son terrouer fut pour ce accorde qu'il eust certainne somme pour les seaulx. Et on cas que aulcune nef passeroit oultre sans prendre vitailles a sond*it* terrouer sans avoir les seaulx: elle auroit forfaict en corps et biens. Et pourroit ledict viconte les suyvre quelque part qu'elles iront. et les amener aveques luy comme chose forfaicte a justicier a son terrouer dessusdict.

Et sont tenus a monstrer tous les seaulx des voyages qu'ilz auront faictz pour annees Et par ainsi est tenu led*it* viconte de tenir lesd*its* vaisseaulx et faire son pouvoir de leur porter paix oud*it* trespas et en sond*it* terrouer Et c'est son droit depuys que homme a memoyre d'empuys que les seigneurs de bretaigne ont co*n*quis lad*ite* viconte et sont les deux noblesses au pri*n*ce Et depuys que lad*ite* noblesse fut toute au prince a voulu que les espaignaulz et aultres qu'ilz puissent prendre port en sa terre sans aventure chargees ou a charger de estrange pays que la ou les briefz seront saufz a eulx dema*n*der les briefz dedans la tierce maree apres avoir gette au port leur ancre en terre et saissir ou effect les aller q*ue*rir q*ue*lque part q*u'i*lz seront on cas q*u'i*lz ne passeroie*n*t p*ar* le ras. s*ainct* mahe mais on cas qu'ilz passeroient il ne seront mye sauvlves par telle volunte et maniere

f° 86v (p. 172)

¶ S'ensuyt la maniere comme*n*t les maistres des navires et marchans autres mariniers et compaigno*ns* se doyvent regir et gouverner par le jugement de la Mer. et rolle D'olayron.

**E**T premierement Quant l'on fait ung ho*m*me maistre d'une nef ou autre navyre. Et lad*ite* nef ou navyre apartient a plusieurs compaignons. et lad*ite* nef s'en va *et* departist du pays dont elle est. et vient a bourdeaux, ou a rouen, ou en autre pays: et se frete a aller en escosse ou en autre pays estrange. Le maistre ne peut mye vendre la nef s'il n'a procuration ou mandeme*n*t especial des seigneurs de lad*ite* nef. Mais s'il a mestier d'arge*n*t pour les despens de la nef. il peut mettre aucuns des appareilz en gaige par le conseil des mariniers de la nef. C'est le jugement en tel cas

¶ Item une nef est en ung havre: et demoure pour attendre son fret et son temps. Et qua*n*t il vie*n*t a son departir le maistre doit prendre conseil avecques ses compaignons et leur dire. Seigneurs vous haiste ce temps ? Aucuns y aura qui diront. Le temps n'est mye bon: car il est nouvellement venu. et le doyvons laisser asseoir. Et les autres diront le temps est bel *et* bo*n* Lors le maistre est tenu a soy accorder avecques la plus grande partie et oppinion de ses compaignons. Et s'il faisoit autrement et la nef se perdoit. il est tenu de rendre lad*ite* nef, ou la somme qu'elle seroit prisee s'il a de quoy. C'est le jugement.

Item si une navyre ou nef se pert p*ar* fortune en aucunes: terres[1401] en q*ue*lque lieu que ce soit. les mariniers sont tenuz d*e* saulver le plus qu'ilz pourront saulver des biens de lad*ite* nef *et* des denrees. Et s'ilz aydent a les saulver. le maistre est tenu de leur bailler leurs toustz raisonnableme*n*t a venir en leur terre. Et s'il ont tant saulve par quoy le maistre se puisse faire. lors ledit maistre peut bien engaiger des choses qui seront saulvees a aucun preudhomme pour les avoir. Et s'ilz n'aydent a saulver

f° 87r (p. 173)

lesdictes choses. lors ledit maistre n'est en rien tenu a les pourveoir. aincoys ilz perdent leurs louyers qua*n*t la nef est perdue. Et ne peut led*it* maistre vendre les appareilz de la nef s'il n'a co*m*mandement ou procuration des seigneurs. Aincoys il les doit mettre en sauvegarde: jusques a temps qu'il sache la volunte des seigneurs et le doit faire le plus loyaulment qu'il pourra. Et s'il faisoit autrement il est tenu a l'admander s'il a de quoy. C'est le jugement.

Item si une nef se depart de la rochelle ou d'autre lieu chargee il advie*n*t aucuneffois que la nef s'empire l'en saulve le plus qu'on peut des denrees: les marchans *et* le maistre sont en gra*n*t debat. Et demandent les marchans a avoir du maistre leurs denrees: ilz les doyvent bien avoir en payent le fret de tant que la nef aura faict tel voyage. veue par veue. cours par cours s'il plaist au maistre. Et si le maistre veult il peut adouber sa nef s'il est cas qu'elle puisse estre presteme*n*t adoubee. *et* si no*n* il peut louer une autre nef pour achever son voyage Et aura le maistre son fret de tant comme il aura des denrees saulvees. Et doit le fret desd*ites* denrees qui sont saulvees estre compte tout livre a livre et les denrees a payer selon l'advenement des costz qui auroie*n*t este mys esd*ites* denrees saulver. Et si ainsi estoit que le maistre *et* les marchans promissent es gens qui leur ayderoie*n*t a saulver la nef *et* lesd*ites* denrees la tierce p*ar*tie ou la moitie desd*ites* denrees q*ui* pourroient estre saulvees pour le peril ou ilz so*n*t La justice du pays doit bie*n* regarder quelle peyne *et* quel labeur ilz auront mys a les saulver. et selon icelle peyne nonobstant celle

1401 Imprimé *treres*

promesse que lesd*its* maistres et marchans leur auroient faicte les guerdonner. C'est le jugement.
¶ Item une nef se depart d'aucune contree chargee ou vuyde et est arrivee en aucune part: Les mariniers ne doyvent mye yssir hors sans le congie du maistre. car si la nef se perdoit ou empiroit p*ar* aucune adve*n*ture et fortune ilz sont tenuz a ame*n*der

f° 87v (p. 174)

Mais si la nef estoit en lieu ou elle seroit ancree et amarree de deux ou de trois amarres: ilz pevent bien yssir sans le congie du maistre en laissant l'une partie des compaignons mariniers pour garder le bort et les denrees.et eulx en revenir p*ar* temps a leur nef *et* bort. Et s'ilz estoient en demoure ilz le doyvent amender s'ilz ont de quoy. Et est tel le jugement.
¶ Item mariniers se louent avecques leurs maistres et y en a deux qui s'en yssent sans congie de leur maistre et s'enyvrent et font contemps desbatz *et* meslees desquelz y en a aucuns qui sont navres. Le maistre n'est mye tenu a les faire guerir ne a les pourveoir en riens. Ains les peut bien mettre hors la nef. eulx et leurs escours. et se ilz coustent ilz sont tenuz a payer le plus au maistre. Mais si le maistre les envoye en aucun service pour le prouffit de la nef et ilz se blessoyent ou l'on leur fist chose grevante. ilz doyve*n*t estre gueriz et pansez sur le coust de ladicte nef. C'est le jugement.
¶ Item quant il advient que aucune maladie prent ung des mariniers de la nef en faisent service de lad*ite* nef. Le maistre le doit mettre hors de ladicte nef. Et si luy doit querir hostel. et luy doit querir lumiere comme gresse ou chandelle. Et luy doit bailler ung varlet de ladicte nef a le garder ou luy louer une femme qui prenne garde de luy.et si luy doit pourveoir de telle viande co*m*me l'on use en la nef. C'est assavoir autant comme il prenoit quant il estoit en sante ne rien plus s'il ne plaist au maistre. Et s'il veult avoir via*n*des plus delicieuses le maistre n'est mye tenu les querir si n'est a ses despens. Et si la nef estoit preste a s'en partir elle ne doit mye demourer pour luy S'il guerist il doit avoir son loyer tout competent en rebatent le fret: si le maistre luy a faict. *et* s'il meurt sa femme ou ses prochai*ns* amys le doyvent avoir pour luy. Et tel est le jugement.

f° 88r (p. 175)

¶ Item une nef est chargee a aller a caen ou en aultre lieu.et advient que tormente la prent en la mer et qu'elle ne peut eschaper sans gecter les denrees et marcha*n*die pour alleger ladicte nef. et pour saulver le demourant et les corps de la nef. Lors le maistre doit dire. Seigneurs il convient gecter hors une p*ar*tie de ceste marchandie pour saulver la nef. Et s'il n'y a nulz marchans qui respondent leurs voluntes et greent ou ont agreable le gict par leur taisement. Lors le maistre doit faire ce qui sera en luy et faire gict. Et s'ilz n'ont agreable ledit gict *et* co*n*tredisent. no*n* pourtant le maistre ne doit mye laisser et qu'il ne gecteroit tant qu'il verroit que bien seroit jura*n*t luy et le tiers de ses compaignons sur les sainctes evangiles quant il venoit a sa droicte voye descharger qu'il le faisoit pour saulver le corps de la nef et les autres denrees qui encores y sont. et les vins qui seront gectez doyvent estre prisez au frutz de ceulx qui seroient venuz a saulvete. Et quant ilz seront venduz si l'on les doit on partir livre a livre entre lesditz marcha*ns*. Et le maistre y doit partir et compter la nef ou le fret a son choix. Et pour recouvrer le dommaige et les mariniers doyve*n*t avoir ung tonneau franc: et l'autre doit partir au gect selon qu'il aura s'il se defend comme bon homme en la mer. Et s'il ne se defend il n'aura rien de franchise. et pevent bien les marchans charger le maistre par son serment. C'est le jugement
¶ Item s'il advient que le maistre couppe son mast pour force de gros temps. il doit appeller les marchans qui ont les denrees en la nef si aucuns en y a et leur dire Seigneurs: il convient copper ce mast pour saulver la nef et les denrees Car c'est chose convenable par loyaulte. Et plusieursfois advient que l'on couppe cables funains Et laisse l'on cables et Ancres pour saulver la nef et les Denrees.

f° 88v (p. 176)

Toutes ces choses sont comptees livre a livre comme giect et quant dieu donne que la nef est venue a sa droicte descharge a saulvete. Les marchans doibvant paier leur advenant sans delay ou vendre gaiger argent tout avant que les denrees soient mises dehors de la nef Et si la nef est a louage et le maistre y demourast par raison de leur debat et voit coullaison. Le maistre n'y doibt mye partir ains doibt avoir son fret ainsi co*m*me les tonneaulx fussent plains C'est le jugement.
¶ Item ung maistre d'une nef vie*n*t a saulvete a sa droicte descharge il doibt monstrer aux marcha*ns* les cordages onqueulx il guyndera et s'il voient que il ayt que amender le maistre le doit amender Car si le tonnel se perdoit par deffault de gui*n*dage ou d*e* cordage le maistre est tenu a le paier aux marcha*ns* entre luy et ses mariniers *et* si doibt le maistre paier selo*n* q*u'i*l doit pre*n*dre d*e* gui*n*dage *et* doit le gui*n*dage estre mys a recovrer le do*m*mage premierement. Et le remane*n*t doibt estre p*ar*ty entre eulx. mais si les cordages rompent sans que le maistre les mo*n*strast aux marchans ilz sont tenuz a rendre le dommage.
Mais si les marchans disent le cordage est bel et bon et les cordages rompent. chascu*n* doibt partir au domage. C'est assavoir le marchant a qui le vin sera tant seullement et le maistre et les mariniers. C'est le jugement en ce cas.
¶ Item une nef est chargee. a Brest ou a autre lieu *et* lieve sa voille pour mener ses vins. Et ne offre mye le maistre et ses[1402] mariniers leur voille comme ilz deussient Et les prent maulvais temps en la mer en telle maniere q*ue* la fustaille crol et deffonce pipe ou tounel la nef arrive a saulvete a sa droite descharge Le marchant dit au maistre que par la futaille est pe*r*du leur vin Le maistre dit que non. Lors si ledit maistre veult jurer luy et. ses mariniers soient quattre ou six ou de ceulx que les marchans vouldroient que les vins ne perdissent p*ar* eulx ne leur futaile ne p*ar* leur deffault co*m*e les marcha*ns* leur mette*n*t sus

f° 89r (p. 177)

Ilz doivent estre quictes et delivres. mais si ainsi est q*ue* ne voulent jurer il sont tenuz a officer leur voille bien et justement avant que partir d*e* leur charge. C'est le jugement.
ITem ung maistre loue ses mariniers il les doibt bien tenir en paix et offre estre leur juge Et s'il y a aucun qui desme*n*te l'autre pour quoy ilz ayent vin et pain a table Celluy qui desmentira doibt payer quatre deniers Et si le maistre desment aucun il doit payer huyt deniers Et si aulcun des compaignons desment ledit maistre il poyera huyt deniers. Et si ainsi est que le maistre frappe aulcun de ses compaignons led*it* compaignon et marinier doibt attendre le premier coup comme du poing ou de paulme. mais si le maistre le fiert plus d'ung coup led*it* compaignon se peult deffendre et si le compaigno*n* et marinier fiert premier le maistre il doibt payer cinq solz ou perdre le poing C'est le jugement.
Item s'il convient qu'il y ait content et debat entre le maistre d'une nef et les mariniers le maistre doibt oster la touaille troys foys devant son marinier avant que le mectre hors Et si ledit marinier se offre a faire l'amende au regard des mariniers q*ui* sont a table Et si le maistre est tel qui n'en veille rien faire et le mect hors le marinier s'en peult aller suyvre la nef jusques a sa droicte descharge. Et doibt avoir aussi bon loier comme s'il estoit venu dedans en amendant le meffaict au regard des co*m*paignons. Et si ainsi est que le maistre ne preigne aussi bon co*m*paignon co*m*me celluy en ladicte nef Et elle s'empire par aucune adventure et fortune le maistre est tenu a rendre la nef et la marchandise s'il a de quoy C'est le jugement.
ITem une nef est en ung cours liee et amarree et une autre nef vient dehors de la mer et ne se gouverne mye bien Et se fiert a la nef qui est en

1402 *et ses* répété

sa voye si que la nef est endommagee du coup que l'autre nef luy a donne. Et y a des vins deffonses *et* effondres d'une partie et d'autre par la raison de ce coup.

f° 89v (p. 178)

Le dommage doibt estre party et prise moistie par moistie des deux nefz et les vins qui sont dedans Et partir aussi le dommage entre les marchans Et le maistre de la nef qui a feru et frappe l'autre est tenu a jurer sur les sainctes evangilles luy *et* ses marcha*n*s qu'ilz ne firent mye de leur gre et volunte *et* est raison par quoy ce jugement fut faict premierement que une vielle nef ne se mecte mye voluntiers en la voye d'une meilleure si avant qu'elle endomage chose pour grever la nef. mais quant elle scait bien qu'elle y doit partir jusques a la moittie elle se tire voluntiers hors de la voye C'est le jugement.

¶ Item deux nefz ou plusieurs sont en ung havre y a peu eaue Et si asseiche l'ancre d'une desdictes nefz Lors le maistre d*e* l'autre nef doit dire a l'autre maistre. ¶ Maistre leves vostre ancre car elle est trop pres de nous et nous pourroit faire dommage Et led*it* maistre ne veult mye lever ny ses compaignons Alors l'autre maistre et ses mariniers qui pourroient partir du dommage peuent lever ladite ancre et esloingner d'eux Et si les autres deffendent a lever l'ancre et l'ancre leur faict domage ilz sont tenuz a amender tout au long et ainsi estoit qu'ilz n'eussent mys une oryn ou bouee et l'ancre faict do*m*mage ilz sont tenuz a rendre le dommaige tout au long et si ainsi estoit qu'ilz soient en ung havre asseiche il sont tenuz de mettres oryns et haloingnes a leurs ancres qui apparoistront au plain de la mer Et tel est le jugement.

¶ ITem une nef est arrivee o sa charge en Angleterre ou ailleurs Le maistre est tenu de dire a ses co*m*paignons Seign*eu*rs frettes o noz amarrages ou bien vous louerays o fret de la nef ilz sont tenuz a respondre lequel ilz voulent faire. Et s'il prennent au fret de la nef ilz auront autant comme la nef aura. Et s'il voulent freter par eulx il doibvent freter en telle manie

f° 90r (p. 179)

re que la nef ne soit mye demourante Et s'il advient qu'ilz ne trouvent fret Le maistre n'y a nul blasme et leur doit monstrer leur rymage et peult mectre le pesant de leur rymage chascu*n* Et s'il voulent mectre to*n*el d'eaue ilz peuvent bien mectre pour tonnel de vin. Et si coullaison se faisoit en la mer leur tonnel d'eaue doibt estre pour tonnel de vin ou pour aultres denrees livre a livre pourquoy les mariniers se puissent deffendre en la mer Et si ainsi est qu'ilz fretegent es marchans Telle franchise comme le marinier aura doibt avoir le marchant C'est le jugement.

¶ ITem les mariniers de Bretaigne ne doibvent avoir que une cuysine le jour par raison que ilz ont brevaiges allans et vena*n*s et ceulx de normandie doibvent avoir deux mestz de cuysine le jour pour ce qu'ilz n'ont que de l'eaue a aller aux despens de la nef. Et puys que la nef est a la terre au vin les mariniers lors doibvent avoir breuvage. Et ce doit le maistre leur querre C'est le jugement.

¶ ITem une nef a descharge les mariniers voulent avoir leur fret aulcu*n*s y a q*ui* n'o*n*t mye lict ny arche en la nef Lors le maistre peult retenir de leur loyer pour rendre la nef au lieu ou ilz la prindrent s'ilz ne donnent bonne caution de fournir tout le voiage C'est le jugement

¶ Item le maistre d'une nef loue ses mariniers en la ville dont la nef est. Et les loue les ungs a mareages les autres a deniers il advient que la nef ne peult trouver fret a venir a ses parties Et leur convient aller plus loing. lors ceulx qui sont a mareages le doibvent suyvre. mais ceulx qui sont a deniers le maistre leur doibt croistre leurs loyers veue par veue *et* cours par cours par la raison q*u'*ilz les aura loues pour aller en certai*n* lieu Et s'il vont plus pres q*ue* le lieu ou la bonneme*n*t fut prins ilz doibve*n*t avoir tous leurs loyers. mais ilz doibva*n*t rendre la nef la ou ilz la prindre*n*t et la mectre a l'aventure de dieu c'est le juge

f° 90v (p. 180)

¶ Item il advient que une nef vient a la noble cite de Rouen ou en autre lieu d*e* telle cuisine co*m*me il y aura en la nef deux des mariniers en peuvent porter ung mestz a la mer de tieulz mestz co*m*me ilz sont tranches en la nef. Et tel pain comme il y aura selon se qu'ilz pourront manger a une fois Et du breuvage ryens Et doibvent bien toust et apperteme*n*t retourner pour quoy le maistre ne perde l'erre de la nef Car si le maistre le perdoit et il y eussent do*m*mage ilz sont tenuz l'amender ou si ung des co*m*paigno*n*s se blece par besoing d'aide ilz sont tenuz a le faire guarir et l'amander au dit d'ung des compaignons ou de son mastelotz et au dect de son maistre. et ceulx de la table C'est le jugement.

ITem ung maistre frette sa nef a ung marchant *et* devise ung certain terme loyaulment dedans quant le marchant doit charger la nef a estre preste a s'en aller le marchant ne le faict ains tie*n*t le maistre et ses mariniers par l'espace de huyt jours ou de qui*n*ze ou de plus aucu*n*effois il pert sa maison *et* son temps par le deffault dud*it* marchant le marchant est tenu a amender au maistre Et telle amende comme le maistre aura faict les mariniers en doibvent avoir le quart Et le maistre les. iii. quars p*ar* raison q*u'*il leur treuve leurs despens C'est le jugement.

¶ Ite*m* ung march*a*nt frette une nef a la charge et la mectz au chemin et entre celle nef en ung port et demourent tant que denier leur fault lors le maistre doit envoier bie*n* tost en son pays pour querir de l'arge*n*t. mais il ne doit mie perdre son armogan s'il le faict il est tenu randre aux marchans tout le dommage qu'ilz encourt: mais le maistre peult bien prendre du vin et des denrees ausd*its* marchans Et en vendre pour querir son retornement Et quant ladicte nef sera venue en sa droite decharge les vins que le maistre aura prins doibvent estre asseures et mys au seur que les autres seroient venduz communement ne a pl*us* ne a moins Et doibt le maistre avoir son fret des vins qu'il aura prins C'est le jugement.

f° 91r (p. 181)

Item ung locman prent une nef a mener a sainct malo ou en aultre lieu s'il fault et lad*ite* nef s'empire pour faulte qu'il ne la sache conduyre les marchans ayent dommage il est tenu de re*n*dre les dommages s'il a de quoy Et s'il n'a de quoy il doibt avoir la teste couppee Et si le maistre ou aucuns des mariniers ou aucuns des marchans luy couppent la teste ilz ne sont pas tenus a payer l'amendement. mais touteffois l'on doibt scavoir avant ce faire s'il a de quoy amender C'est le jugement.

¶ Item une nef guynde a sa descharge et se mect a seiche ou elle est si jollie que les mariniers prenent a leur voille et la sortir devant et derriere lors le maistre leur doit croistre leurs loyers veue par veue. ¶ Et si en guindent les vins il advient qu'ilz laissent une broche ouverte on tonnel que l'on guynde Et ne l'ont mye amarree aux cordes au bout de la nef Et le tounel deffraude et chiet et se pert Et en choient il tumbe sur ung autre tonnel et sont tous deux perdus Lors le maistre et les mariniers les doibvent randre aux marchans Et les marchans doibvent payer le fret des deux tonneaulx par raison que on leur doibt payer au fru des autres qui sont venduz Le maistre et les mariniers doibvent mectre leur guyndage premierement a recouvrer leur dommage livre a livre Les seigneurs de le nef ne doive*n*t rien perdre Car c'est par la faulte du maistre et des mariniers de mareer le tonnel C'est le juge.

¶ Item deux navires vaisseaulx ou pinasses sont compain.nons pour aller pescher es retz comme es macquereaulx es harens es raix Ou bien mectre les cordes comme es parties d'olonne de sainct gilles sur vie et ailleurs. Et doibt l'ung desd*its* vaisseaulx mectre autant d'angins comme l'autre Et ainsi seront moictie par moictie en la gaigne par co*n*venance faicte entre eulx Et si le cas advient que dieu face sa volunte d'ung desdictz vaisseaulx des gens et des angins et des aultres choses L'ung se eschappe et vient a saulvete. Il est ainsi que les amys

f° 91v (p. 182)

de celluy qui est mort leur dema*n*de avoir p*ar*tie en la gaigne qu'ilz ont faicte tant es engins es harens macqueraulx ou autres poissons et vaissel. ilz auront leur partie en la gaigne des engins et des poissons par les serme*n*s de ceulx qui seront eschapez. Mais on vaissel n'auront nulle

chose C'est le jugement.
¶ Item une navire fluctuans et seiglans par la mer tant en faict de marchandie que pescherie si par fortune ou impetuosite de temps elle se rompt brise et perist en quelque region et co*n*tree ou couste que ce soit. Et le maistre et ses mariniers ou l'ung d'eulx eschappe et se saulve ou les marchans ou marchant le seigneur du lieu ne doibt empescher la salvation du bris et marchandie de ladicte navire par ceulx qui seront eschappes et p*ar* ceulx a qui appartiendra la navire ou marchandie. mais doit led*it* seigneur secourir et aider par luy ou ses subjectz lesd*its* pauvres mariniers et marchans a saulver leurs biens sans rien prendre sauf touteffoys a remunerer les saulveurs selon dieu *et* raison et consience et leur estat Et selon que justice ordonnera. Combien que aulcune promesse auroit este faicte esdictz saulveurs comme dessus ay dit.
¶ Et qui sera le contraire et prendra aucuns des biens desd*its* pauvres nauffragans et perduz et destruictz. oultre leur gre *et* volunte. il est excommunie de l'eglise. Et doibt estre puny comme ung larron si ne faict restitution en brief. Et n'y a coustume ny statuz quelconque qui puisse engarder de encourir lesdictes peinnes. C'est le jugement.
¶ ITem une navire en antrant en aucun havre ou aultrement par fortune Elle se rompt et perist. Et mourent les maistres mariniers et marchans les biens vont a la couste ou demoure*n*t en mer sans avoir aucune poursuyte de ceulx a qui apartient les biens car il n'en scavant rien.

fº 92r (p. 183)

Et tel cas q*ue* est tres piteulx Le seigneur doit mectre gens pour saulver lesdictz biens Et iceulx biens doit ledit seigneur garder ou mectre en seurte.
Et puys doit faire assavoir es parens des deffunctz submerges. l'adventure Et paier lesdictz saulveurs selon le travail et peine qu'ilz auront prinse non mye a ses despens. mais desdites choses saulvees Et le remanent et demourent doit ledit seign*eu*r garder ou faire garder entierement jusques a ung an si plus toust ne vienent ceulx a qui apartiendront lesdictes choses.
Et le bout de l'an passe ou plus s'il ne plaist aud*it* seigneur actendre il doit vendre publicquement et au plus offrent lesdictes choses Et de l'argent receu doit faire prier dieu pour les trespasses ou marier pauvres filles *et* faire autres oeuvres pitiables selon raison et conscience
Et si ledict seigneur prent des choses quart ny part il encourra la malediction de nostre mere saincte eglise et peinnes susditez sans jamais avoir remission s'il ne faict satiffation C'est le jugement.
¶ ITem si une navire se pert en frappent a quelque couste Et il advient que les compaignons se cuide*n*t eschapper et saulver et viennent a la rive de la mer demy noiez pensent que aucuns leurs aide. mais il advient que aucuneffoys en beaucoup de lieux qu'il y a des gens plus inhumains et plus cruelz et felons que les chiens et loups enrages lesqueulx murtrissent et tuent les pauvres patiens pour avoir leur arge*n*t ou vesteme*n*s et aultres biens.
¶ Itelles manieres de gens doit prendre le seigneur du lieu *et* en faire justice et punition tant en leurs corps que en leurs bie*n*s Et doivent estre mis en la mer et plonges tant que soie*n*t demy mors. Et puys les tirer dehors et les lappider et assommer co*m*me on feroit ung chien ou loup. Et tel est le jugement.

fº 92v (p. 184)

¶ ITem une navire vient en aucun lieu *et* veult antrer en port ou havre Et elle mect enseigne pour avoir ung pillote ou ung bateau pour la touer dedans. p*ar* ce que le vent ou maree est contraire il advient que ceulx qui vont pour amener ladicte navire ont faict marche pour le pillotage ou touage. mais par que en aulcuns lieux la mauldicte et damnable coustume court sans raison que des navires qui se perdent le seigneur du lieu en prent le tiers ou quart et les saulveurs ung autre tiers ou quart Et le demourant es maistres et marchans Les choses considerees Et pour estre aucuneffoys en la bonne grace du seigneur Et aussi pour avoir aucuns des biens de ladicte navire Comme villains traistres et desloyaux menent ladicte navire sus les pierres tout a leurs scient et de leurs certaines malices Et la font perdre ladicte navire et marchandie et feignent a secourir les pauvres gens ilz sont les premiers a despecer et rompre la navire et emporter la marchandie qui est une chose contre dieu et raison Et pour estre les biens venuz en la maison du seigneur ilz courent dire et annoncer la pauvre adve*n*ture et perte des marchans Et ainsi vient ledict seigneur avecques ses gens et prent sa part des biens adventures les saulveurs l'autre part Et le remanent demeure es marchans.
Mais veu que c'est contre le commendement de dieu omnipotent nonobstent aucune coustume ou ordonnance il est dict et sententie que le seigneur les saulveurs et aultres qui pre*n*dront aucune choses desd*its* biens seront mauldictz et excommunies. Et punis comme larrons comme dit est dessus. C'est le jugement
¶ Mais des faulx et desloyaulx traistres pillottes le jugement est tel que il doibvent souffrir martyre cruellement. Et doit l'on faire des gibbetz bien haulx sur le lieu propre ou ilz ont mys ladicte navire ou bien pres de la Et illecques doibvent les mauldictz pillotes finir honteusement leurs jours.

fº 93r (p. 185)

Et l'on doibt laisser lesdictz gibbetz estre sus led*it* lieu en memoire perpetuel ¶ Et pour faire ballise es autres navires qui la viendront. C'est le jugement.
Item si led*it* seigneur estoit si felon et si cruel qu'il souffriroit telles manieres de gens Et les soubtiendroit et seroit participe*n*t en leurs malices pour avoir les nauffrages Lors led*it* seigneur doit estre prins et tous ses biens venduz et confiques en oeuvres piteables pour faire restitution a qu'il appartiendra.
Et doit estre lie a une esteppe en meillieu de sa maison et puis on doit mectre le feu es quattres cornieres de sa maison et faire tout brusler et les pierres des murailles gecter par terre et la faire la place et le marche pour vendre les porceaux a jamais perpetuellement. C'est le jugement.
¶ ITem si une navire estant sur la mer ou a l'ancre en quelque radde Et p*ar* gra*n*de tourmente qu'elle endure il convient faire gect pour alleger ladicte navire Et l'on gecte plusieurs bie*n*s hors pour soy saulver.
¶ Sache que. ses biens ainsi gectes hors sont a celluy qui premier les pourra occupper et emporter. Mais il est a entendre et scavoir que les marchans ou maistres et. mariniers ayant gecte lesdictes choses sans avoir esperance ne volunte de jamais les recouvrer. Et laissent co*m*me chose perdue et delaissee d'eulx sans jamais en faire poursuyte Et ainsy le premier occupant est seigneur desdictes choses C'est le jugement.
¶ Item une navire a fait gect de plusieurs marchandies il est a presumer que si ladicte marchandie est en couffres lesqueulx couffres sont fermes et boucles ou bien des livres lesqueulx seroient bien fermes et envelloppes de paour qu'ilz ne endomageassent en la mer. Lors celluy qui a faict led*it* gect a encores intention vouloir et esperance de recouvrir lesd*ites* choses Et par ce ceulx qui trouveront ces choses sont tenus a

fº 93v (p. 186)

restitution a celluy qui en fera la poursuyte ou bien en faire des aulmones pour dieu jouxte le conseil d'u*n*g saige homme et discret et selon conscience C'est le jugement
¶ Item si aucun trouve en la mer ou a l'harenne ou rive d*e* la mer ou fluve et riviere aucune chose laquelle jamais ne fust a quelque personne scavoir est comme pierres precieuses poissons et herbes marinnes que l'on appelle gaysmon Cela apparti*e*nt a celluy qui premier le trouve et emporte C'est le jugement.

¶ Item touchant les poissons gros et ayant lart qui vienne*n*t et sont trouves mors a la rive de la mer il fault avoir esgard a la coustume du pays Car le seigneur doit avoir partie au desir de la coustume la raison est bonne car le subject doit avoir obeissance et tribut a son seigneur C'est le jugement.

¶ ITem le seigneur doit prendre *et* avoir sa part desditz poissons ou lart et non en aultre poisson reservee touteffoys la bo*n*ne coustume dud*it* pays sus le lieu ou led*it* poisson aura este trouve Et celluy qui l'a trouve n'est tenu si no*n* de le saulver *et* mectre hors de dangier de la mer Et incontinent le faire assavoir oud*it* seigneur En le soubmant et requerant qu'il veigne ou envoye querir le droit a luy appartenent ondict poisson C'est le jugement.

¶ Item si led*it* seigneur veult et aussi s'il est d*e* coustume il pourra faire apporter et amener a celluy qui a trouve ledict poisson au lieu et a la place publicque la on tient le marche et halle et non allieurs Et la doit estre ledict poisson et mys a pris par ledict seigneur ou l'inventeur selon la coutume Et le pris faict Celluy qui n'aura faict le pris aura son election de prendre ou de laisser Et si l'ung d'eux par fas ou nephas faict p*ar*dre a l'autre la valleur d'ung denier il est tenu a restituer C'est le jugement.

fº 94r (p. 187)

¶ Item si les cousts et fraictz d*e* l'amenage dudict poisson jusques a ladicte place seroient de plus grant somme que ne vauldroit le poisson lors led*it* seigneur est tenu de prendre sa part sus le lieu. C'est le jugement.

¶ Item esd*its* fraictz et mises ledict seigneur doit escotter Car ne doit pas enrichir de la perte et dommage d'autruy aultrement il peche. C'est le jugement.

¶ Item si d'aventure led*it* poisson trouve est desrobe ou perdu par quelque fortune empres que ledict seigneur l'a visite ou avant celluy qui l'a trouve n'est en rien tenu C'est le jugement

¶ ITem en toutes aultres choses trouvees a la couste de la mer lesquelles autreffoys ont este possedees par creatures co*m*me vin huylle et aultres marchandies Et combien qu'elles auroient estees jectees et delaissees des marchans Et qu'elles devroient estre au premier occupe*n*t Touffoys la coustume du pays doit estre gardee comme des poissons. mais s'il y a presumption que ces choses soient de aucun navire qui soit pery rompu et submerge Lors le seigneur ny l'inventeur ne doivent rien prendre pour le retenir: mais doivent faire comme devant est dit. Scavoir est en faire prier dieu pour les trespasses et aultres biens spirituelz Ou aultrement ilz encourront les maledictions precedentes C'est le jugement.

¶ Item si aucun navire trouve en mer ung poisson o lart il est totallement a ceulx qui le trouvent s'il n'a poursuyte et nul seigneur n'y doit avoir ny prendre part combien que on l'apporte a sa terre. C'est le jugement.

¶ Item si aucun va cherchent le long de la couste de la mer pour trouver or ou argent Et il en trouve il doyt tout rendre sans ryen prendre C'est le jugement.

fº 94r (p. 188)

¶ Item si aucun en allant le long de la ryve de la Mer pour pescher ou aultrement. et il advient qu'il trouve or ou argent. il est tenu a restitution Mais il se peut payer de sa journee ou bien s'il est povre il peut retenir pour luy: voyre s'il ne scait a q*ui* le rendre: il doit faire assavoir en lieu ou il a trouve led*it* argent: et es lieux circo*n*voisins *et* p*ro*chains. encores doit il prendre co*n*seil de son prelat, de son cure, ou de son co*n*fesseur. lesqueulx doyve*n*t bien regarder *et* co*n*siderer l'indigence et pauvrete de cil qui aura trouve led*it* arge*n*t. et la qua*n*tite dudit argent. Et luy co*n*seiller selon dieu et conscience. C'est le jugement

¶ Item si une nef par force de temps est contraincte de coupper ses cables ou filletz par bout *et* laisser cables et ancres Et faire la vie et gre du vent. Ses ancres et cables ne doibvent estre perduz a ladicte nef S'il y avoit horyn ou bonneau. Et ceulx qui les peschant sont tenuz de les rendre s'ilz scavent a q*ui*. Mais ilz doyvent estre payes de leurs poynes selon l'esgard de justice. Mais par ce que l'on ne scait a qui les rendre le seigneur y prent sa part co*m*me les saulveurs. Et n'en font dire pater noster. ny Ave maria. a quoy ilz sont tenuz. Et par ce il a este ordonne que ung chascun maistre de navyre aye a mettre et faire engraver dessus les horyns et bonneaux de sa navyre son nom, ou de lad*ite* navyre: et du port *et* havre dont il est. Et cela engardera de damner beaucoup d'ames. et fera grant p*ro*uffit a plusieurs. Car tel a laisse son ancre au matin qui le pourra recouvrer au soir. Et ceulx qui le retiendront seront larrons *et* pirates. C'est le jugement.

¶ Item generaleme*n*t si aucune nef par cas d'aucune fortune se rompt et pert: tant le brys que les autres biens de ladicte nef doyvent estre reservez *et* gardes a ceulx a qui ilz appartenoient avant le naufrage cessant toute coustume contraire.

Et tous participans prenans *et* consentans oud*it* naufrage s'ilz sont evesques ou prelatz, ou clers: ilz doyvent estre deposes de

fº 95r (p. 189)

leurs offices et prives de leurs benefices. Et s'ilz sont layz: ilz encourront les paynnes susdictes

¶ Item les choses precedantes se doyvent entendre si lad*ite* nef ne excercoit le mestier de pillerie. et q*ue* les ge*n*s d'icelle ne fussent point pyrates ou escumeurs de mer. ou bie*n* ennemys de nostre saincte foy catholicque Car alors s'ilz sont pyrates pilleurs ou escumeurs de mer, ou turcz et autres co*n*traires *et* enemys de nostred*ite* foy catholicque chascun peut prendre sur telles manieres de gens comme sus chiens. Et peut l'on les desrobber *et* spolier de leurs biens sans pugnition. C'est le jugement.

¶ Ces choses precedentes sont extraictes du tresutille et profitable rolle d'oloyron par ledit Pierre garcie: alias. Ferrande.

¶ S'ensuyt la maniere et facon comment ung chascun marinier pourra scavoir et trouver les festes mobiles par chascune annee

Scavoir est pasques, les Rogations, ascension, Pe*n*thecoste, la feste dieu qui est le sacre et L'advent. Premierement

**I**L est tout certain *et* notoire Que mariniers vont en plusieurs et maintes contrees *et* regions estranges. Comme en Moritanye, Turquie, Barbarie, en Egipte petite *et* gra*n*de, Es terres neufves, Es isles trouvees Es isles de madere, Et isles nova*n*tes, Es fins et termes des haultes alemaignes, Et es terres du prestre Jehan: Esqueulx lieux ne povent scavoir les povres crestiens le jour des festes susdictes. Parce que ne sont que mescreans *et* sarrasins et enmys de nostre foy catholique. Et pour induyre a devotion lesd*its* chrestiens estans hors de leurs regions es parties loingtaines comme dit est: Ay voulu mo*n*strer les jours principaulx de l'annee pour servir prier et honnourer dieu. Et soy retourner par penitence *et* contriction a dieu nostre createur cil qui pour no*us* rechapter a prins mort *et* passion entre deux larro*n*s en la croix

fº 95v (p. 190)

C'est le doulx Jesus lequel a prins chair humaine on ve*n*tre glorieux de la tressacree vierge Marie. Laquelle enfanta a l'heure de mynuyt. Et fut le dimanche. Combien que en icelluy temps les jours n'estoie*n*t nommes ainsi qu'ilz sont maintena*n*t Et fut le xxv. jour du moys de novembre. Et y a de te*m*ps puis qu'il nasquit jusque ceste annee. Mil cinq ce*ns* *et* vingt.

¶ Et pour bien scavoir lesditz jours qui sont les festes mobiles il fault scavoir quel nombre d'or l'on court en chascun an.

Et pour bien scavoir et trouver led*it* nombre d'or il fault prendre les ans depuis l'incarnation de nostred*it* seigneur jesus jusques a l'annee en laquelle on veult scavoir quel nombre d'or on courra. Et iceulx ans diviser et departir par dix neuf *et* dix neuf. et autant d'ans qu'il demourra au dessus xix. Autant courrons pour nombre d'or. Mes il fault adjouster le nombre d'ung sus les ans de ladicte incarnation nostre seigneur.

¶ Exemple. Prens ceste p*rese*nte annee en laquelle courons. mil cinq cens et xx. Si tu veulx savoir le nombre d'or que courons en cested*ite* annee

il te fault diviser le no*m*bre susd*it* par xix. et dix neuf et adjouster ung. sur le tout. Et ce qui demourra sera le nombre d'or de ceste annee. Divise mil. il en demourra xii. de cinq cens: il en demourra six et seront dixhuit. Et puis vingt sont trente huit. Prens ces xxxviii. et les divise p*ar* dix neuf. il ne te demourra rien. mes il te fault adjouster ung sus led*it* no*m*bre. Et ce nombre d'ung te demourra qui sera ton nombre d'or en toute ceste annee. et ainsi seras des autres annees a james perpetuelleme*n*t. Et sache que le no*m*bre d'or ne excede point xix. et quant auras dix neuf il fault reco*m*mancer a ung. co*m*me ceste annee car l'annee passee avons eu xix. et p*ar* ce note bie*n* cecy: car autreme*n*t jamais ne pourrois scavoir ny trouver lesd*ites* festes mobilles. Sache doncques bien trouver le nombre d'or. *et* la feste de noel q*ui* est tousjours le xxv. jour de dece*m*bre co*m*e dit est. Et fault scavoir le nom des moys *et* le no*m*bre. *et* y a. xii. moys.

f° 96r (p. 191)

S'ensuyt les noms *et* no*m*bre des moys de l'an et quant jours chascun a. Et premierement.

| | |
|---|---|
| Janvier | xxxi |
| Febvrier | xxviij. *et* l'an de bissexte. xxix |
| Mars | xxxi. jour |
| Apvril | xxx. |
| May | xxxi. |
| Jung | xxx. jours |
| Juillet | xxxi |
| Aoust | xxxi |
| Septembre | xxx. |
| Octobre | xxxi. jour. |
| Novembre | xxx |
| Decembre | xxxi. |

¶ Sache que le no*m*bre d'or co*m*ma*n*ce a la nativite nostre seigneur.Et aussi pour trouver lesd*ites* festes il fault commancer a lad*ite* feste de noel. Et premierement.

¶ Il est bien convenable chose *et* necessaire savoir trouver la quadragesime, ou le caresme. C'est assavoir le premier dimanche de caresme que l'on appelle les brandons. Et par ce quant on parlera des brandons: entens le premier dima*n*che de caresme. car il se appelle ainsi les brandons. et qua*n*t tu scauras bie*n* trouver ce dima*n*che. tu trouveras bien facillement les autres festes mobilles qui sont tousjours le dimanche. excepte les rogations Assension et la feste du sacre. comme voirras cy ap*res*.

¶ Pour trouver les brandons qui est le premier dimanche de caresme

¶ Par ce que beaucoup de gens sont curieux et voulant scavoir. *et* c'est bien raison quantes sepmaines il y a en chascun an de charnau. entre Noel et ledit caresme: j'ay voulu clerement le demonstrer par dix neuf dictions ou motz. Lesqueulx motz serviront chascun en son annee selon le cours du nombre d'or.

f° 96v (p. 192)

Car il n'y a que dix neuf annees du nombre d'or et aussi n'y a que dix neuf dictions ou motz dont la premiere diction ou mot servira au premier nombre d'or qui sera ung co*m*me ceste annee mil cinq cens vingt La segonde diction servira au segond nombre d'or qui sera deux Et ainsi des autres comme voirras en apres et facillement pourras congnoistre la maniere et facon de practiquer ces choses car sur chascune diction sera le nombre d'or auquel elle servira pour l'annee dud*it* nombre d'or.

S'ensuyvent les motz et dictions pour scavoir les septmainnes et les jours qui sont entre novel et le premier dimanche de caresme dit les brandons.

| Le no*m*bre dor | Le premier mot | |
|---|---|---|
| i | Sanctorum | ix. septmai*n*nes |
| ii | Sanctus | vii septsemai(nnes). |
| iii. | Benedictus | x. septmainnes |
| iiii. | Applicat. | viii. septmain(nes). |
| v. | Astris | vi. septmai*n*nes |
| vi. | Principis | ix. septmai*n*nes |
| vii. | Dominans | huit septmain(nes). |
| viii. | Venerabilis | xi. septmaines |
| ix. | Imperiosus | x. septmainnes |
| x. | Imperat | sept septmain(nes). |
| xi. | Omnipotens | dix. septmain(nes). |
| xii. | Sathanam | viii. septmain(nes) |
| xiii. | Reprobans | neuf septmai(nnes). |
| xiiii. | Maledictum | dix. septmain(nes). |
| xv. | Commutus. | viii. septmain(nes). |
| xvi. | Veniet | six. septmaine. |
| xvii. | Reprobans | neuf. septmain(nes). |
| xviii. | Reprobat | viii. septmain(nes). |
| xix. | Reprobandos | xi. septmainnez |

f° 97r (p. 193)

¶ Pour la praticque de ces motz et dictions entendre il fault co*m*pter autant de septmainnes co*m*me il y a de letres en chascun motz dessus escript Et fault commancer sus le jour de noel a compter. mais il est a noter que quant noel arrive sus le dima*n*che comme ceste anne il ne fault pas commancer a compter sus led*it* jour de nouel. mais sus le dimanche ensuyvent qui est le premier jour de l'an Et es aultres annees il fault tousjours co*m*pter sus led*it* jour de noel. Tant en l'annee du bissexte que autreme*n*t. Et c'est chose infalable et perpetuelle sans variation.

¶ Exemple.

¶ En ceste annee p*rese*nte mil cinq cens et vingt nous courrons ung pour no*m*bre d'or qui est le premier nombre. Et aussi avons la premiere diction Qui est sanctorum. Or prens et compte toutes les lettres dud*it* mot et diction Sanctorum Et tu en trouveras neuf scavoir est. S.A.N.C.T.O.R.U.M

¶ Compte doncques neuf septmainnes Et commance a compter sus le premier jour de Janvier une septmainne Et sus le huytiesme jour ensuyvant. ii. septmainne et ainsi iusques a ix. septmainnes et ainsi tu trouveras qu'il aura les neuf septmainnes sans faulte de noel jusques au i. dima*n*che de caresme.

¶ Exemple de l'annnee qui vient.

¶ En l'an prouchain courrons mil cinq cent vingt et ung et aurons deux pour nombre d'or. Et pareillement aurons la seconde diction qui est Sanctus. Pre*n*s doncq*ue*s et co*m*pte les lettres dud*it* Sanctus Et tu en trouveras sept Scavoir est. S.A.N.C.T.U.S. Et par ce compte sept septmainnes depuys noel jusques audict premier dimanche de caresme Et co*m*ma*n*ce a co*m*pter sus led*it* jour de noel q*ui* sera le mardi Et ainsi trouveras sept sepmainnes entieres et troys jours. mais des jours il n'est pas grandes question car facillement quant scauras les septmaines tu scauras bien quant jours il y aura devantage.

f° 97v (p. 194)

Et ainsi feras tu des autres annees advenir et ne fauldras poi*n*t car c'est chose seure *et* certaine Et te souffist de ce pour trouver les brandons c'est a dire le premier dimanche de caresme.

S'ensuyt pour trouver la septuagesime. C'est a dire le jour onquel on pert et delaisse Alleluya.et le nopsail.

**S**I tu as trouve le p*re*mier dima*n*che de caresme facilleme*n*t trouveras le dimanche de la Septuagesime en ceste maniere.

Compte trois dimanches precedans le dima*n*che de caresme sans compter led*it* dimanche de caresme *et* le tiers sera lad*ite* septuagesime Car le p*ro*chain du caresme s'appelle Qui*n*quagesime. l'autre Sexagesime. *et* le tiers Septuagesime. Et c'est la ou l'on delaisse Alleluya et de faire nopces. Et sache certaineme*n*t qu'il y a tousjours trois sepmaines antieres depuys la septuagesime jusques audit p*re*mier dima*n*che de caresme. Et ainsi si tu scays quant sepmaines il ya depuys noel jusques aud*it* p*re*mier dima*n*che de. caresme. tu scauras co*m*bien y aura iusques a la. lxx. car il en fault oster trois sepmaines entieres *et* non plus.

¶ Pour trouver Pasques

¶ Sache q*ue* depuys le p*re*mier dima*n*che de caresme jusq*ue*s a Pasq*ue*s y a tousjours Six sepmaines toutes entieres

Des rogations

¶ Depuys pasques jusques es rogations. y a cinq sepmaines et ung jour sans faillir.

L'ascension.

¶ L'assension est tousjours le jeudy aprez les rogations.

¶ La penthecoste.

¶ Cinquante jours aprez pasques est la Penthecoste led*it* jour de pasques compte: qui sont sept sepmaines en tout. ¶ Le premier dimanche apres la penthecoste C'est le dimenche Roy. ou de la Trinite. ¶ Et le jeudy apres la feste dieu ou le sacre. Et y a. xii. jours de la penthecoste led*it* jour de penthecoste compte

¶ S'ensuyt pour trouver l'advent

¶ Si veulx trouver le co*m*mancement de l'advent. Tu doys scavoir que le prochain dimanche de la feste sainct Andre. avant ou apres: co*m*mance tousjours l'advent. et premier dimanche. excepte qua*n*t lad*ite* feste sainct Andre vient au dimenche. Car ce mesme jour co*m*mence l'advent. Et s'il arive le lundi mardy mercredi. Ce sera dimanche precedant. ¶ Mais si lad*ite* feste arrive le jeudy vendredy *et* sabmedy. Le dimanche suyvant sera L'advent.

f° 98r (p. 195)

S'ensuyt une autre maniere pour plus facilleme*n*t trouver la feste de Pasques A james perpetuellement sans errer: ne faillir Et premierement **E**N l'annee que courrons ung. pour no*m*bre d'or. Pasques sero*n*t tousjours le premier dime*n*che apres le cinquiesme jour d'apvril

¶ Quant courrons deux pour nombre d'or. Pasques seront tousjours le premier dimanche apres l'annunciation nostre dame. qui est le vingtcinquiesme jour de mars

¶ Quant courrons trois. pasques seront le premier dima*n*che ap*re*s le treziesme jour d'apvril. ¶ Qua*n*t aurons pour nombre d'or. Quattre. Pasques sero*n*t le p*ro*chain dimanche d'apres le tiers jour d'auril ¶ Quant aurons Cinq pour no*m*bre d'or. Pasques seront le premier dimanche apres le xxii. jour de mars.

¶ Quant courrons Six. Pasques sero*n*t le dima*n*che apres le. x. jour d'apvril. ¶ Quant courrons Sept. Pasques sero*n*t ap*re*s le premier dimanche apres le xxx. jour de mars.

¶ Quant courrons huyt. Pasques sero*n*t le premier dima*n*che apres le xix. jour d'apvril. ¶ Quant courrons Neuf. Pasques seront le p*ro*chain dima*n*che apres le. vii. jour d'apvril

¶ Quant courrons Dix. Pasques seront apres le prochain dimanche apres le xxiiij. jour de mars. ¶ Quant courrons Unze. Pasques seront le p*ro*chain dimanche apres le xv. jour d'apvril.

¶ Quant courrons Douze. Pasques seront le p*ro*chain dimanche apres le quart jour d'apvril. ¶ Quant courrons Treze. Pasques seront le premier dima*n*che apres L'annu*n*ciation nostre dame. scavoir est apres le xxv. jour de mars ¶ Qua*n*t courrons Quattorze. Pasques seront le dimanche prouchain apres le xii. jour d'apvril. ¶ Quant courrons Quinze. Pasques seront le p*ro*chain dimanche apres le premier jour d'apvril

¶ Qua*n*t courrons Seize. Pasques le p*ro*chain dima*n*che ap*re*s la feste sainct benoist. savoir ap*re*s le. xxi. d'avril. ¶ Qua*n*t courrons Dix sept. Pasques le p*ro*chain dima*n*che apres le. ix. jour d'avril.

¶ Qua*n*t courro*n*s Dix huit. Pasques le p*ro*chain dima*n*che apres le xxix. jour de mars.

Qua*n*t courrons Dix neuf. Pasques le p*ro*chain dimanche ap*re*s le xvii. jour d'avril. Note que les jours susd*its* sont excludz tousjours. etc

f° 98v (p. 196)

¶ S'ensuyt le terme de pasques.

**N**Otte que Pasques sont tousjours en mars ou en Avril. Et ne scauroient pasques estre plus bas q*ue* le. xxii jour. de Mars. car elles ne pourroie*n*t estre le. xxiij. plus bas. Aussi ne scauroient estre plus haultes que le jour sainct marc qui est le. xxv. jour d'avril. Et ne scauroient estre le. xxvi. ne. xxvii. ne plus hault.

¶ S'ensuyt le terme de la septuagesime.

**S**Ache que la Septuagesime est tousjours en Janvier ou en Fevrier. Et elle ne scauroit estre plus basse que le lendemain de sainct anthoyne qui est le. xviij. jour de ja*n*vier Et ne pourroit estre le jour de sainct anthoyne ou plus bas.

Aussi elle ne scauroit estre plus haulte que la vigile de la chaire sainct pierre qui est le. xxi. jour de febvrier. Et elle ne pourroit estre le jour de

sainct pierre ne plus hault

¶ De la Quadragesime.

**L**A quadragesime est tousjours en febvrier ou en mars. et ne scauroit estre Avant le. viii. jour de febvrier Mes elle pourra bien estre le. viii et plus hault. Mais non plus bas. Aussi elle ne scauroit estre apres le quattorziesme jour de mars. Mais elle pourra estre le xiiij. jour et non plus hault.

¶ S'ensuyt des Rogations

¶ Les rogations sont tousjours en Apvril ou en May. Et ne scauroient estre plus bas que le lendemain de sainct marc. Car il ne sont james le jour de sai*n*ct marc. ne plus bas. Aussi ilz ne scauroient estre plus haulx que le. xxx. jour de may. Et ne scauroie*n*t estre le dernier jour. ny plus haulx

¶ S'ensuyt de la Penthecoste.

¶ La penthecoste est tousjours en may ou en jung. Et ne scauroit estre avant le dixiesme jour de may. Et aussi ne peut estre apres le. xiii. jour de jung. Mais elle peut estre le treziesme jour *et* non plus hault.

¶ Cy finist le Routtier et pillotage de la mer. de Pierre Garcie. dit Ferrande. Des costes de Flandres Engleterre. Espaigne *et* Bretaigne. qui parle des da*n*giers, paux, et Routtes de la chenal de mer desd*its* pays. Imprime nouvellement a Poictiers par Sire Enguilbert de Marnef. demourrant a l'enseigne du Pellican pres le Palays.

f° 99r (p. 197)

Le previllege de ce pillotage

[figure du blason de Roi de France, Francois]

**Francoys par la grace de dieu Roy de Fra*n*ce. Au prevost de** Paris, Bailly de rouen, Seneschal de Lyon, et de poictou.

Et a tous noz autres justiciers, ou a leurs lieuxtenans. salut De la partie de nostre ame Enguilbert de Marnef. librayre de la ville de poictiers Nous a este expose que puis nagueres il a fait escripre et collationner aux originaulx. Et depuis fait imprimer et historier ung beau livre intitule. Le gra*n*t routtier et pillotage, et encrage de la mer. co*m*pose par Pierre garcie dit Ferra*n*de. l'ung des experimentez maistre des navires qui sont au jourduy, et le plus co*n*gnoissant en navigaige. Par leq*ue*l livre l'on pourra facilleme*n*t co*n*gnoistre le plain et seur navigaige et evicter les paulx, rochiers, routtes, *et* autres inco*n*veniens ta*n*t des p*ar*ties de Fra*n*ce Bretaigne Angleterre Espaigne Fla*n*

f° 99v (p. 198)

dres que haultes Almaignes. Avec les dangiers des portz havres rivieres chenaulx des parties et regions dessusd*ites*. Ce qui est bien necessaire savoir A tous marchans, *et* gens de guerre qui hantent la mer. Lequel livre led*it* exposant mettroit *et* exposeroit voluntiers en vente s'il nous plaisoit luy en donner permission, et luy donner *et* octroyer previllege que autre que ledit exposant ne peust imprimer led*it* livre de Trois ans advenir. Affin qu'il se puisse aucunement rembourser des grans fraiz qu'il a faictz en imprimant ledit livre, et pour les histoires qu'il a fait tailler a grans despens, requerant humblement sur ce nostre provision. POURQUOy no*us* ces choses co*n*siderees Et qui desiro*n*s que tous bons livres qui ne furent jamais imprimez soient manisfestes audit exposant Avons permis et premettons exposer en vente ledit livre du Pylotage de la Mer par luy de nouveau imprime. Et que nul autre que luy ne les puisse imprimer ne faire imprimer ne vendre d'autres sans le vouloir et congie dud*it* exposant jusques a deux ans prochainement venant. A compter du jour et date de ces presentes.

¶ Si vous mandons et commettons par ces presentes Et a chascun de vous si comme a luy appartiendra Que de nos p*rese*ns grace et previlleige vous faictes, souffrez, *et* laissez ledit exposant joyr et user plainement et paisiblement ledit te*m*ps de deux ans durant. Sans luy faire ne souffrir estre fait mys ou do*n*ne aucun destourbier ou empeschement au contraire. En faisant ou faisant faire inhibitions et deffences de par no*us*. A to*us* marchans libraires imprimeurs, et autres de nostre royaulme. de ne imprimer ou faire imprimer, vendre ne faire vendre ledit livre de Pylotaige de la mer d'autres q*ue* ceulx que ledit exposant a faict imprimer ledit temps de deux ans durant. Sur peyne de confiscation de ce qui auroit este faict au contraire. Et de Cent marcs d'argent d'ame*n*de a nous a applicquer. Et a ce fai

f° 100r (p. 199)

re et souffrir contraignez tous ceulx qu'il appartiendra. Par toutes voyes manieres deues et raisonnables. Et en cas de debat lesd*ites* inhibitions deffences et contrainctes tenant. Nonobstant oppositions ou appellations quelconques et sans prejudice d'icelles Faictes aux parties oyes bo*n* et brief droit Car ainsi nous plaist il estre fait. nonobstant comme dit est. Et quelconques lettres subreptices impetrees ou a impetrer a ce contraires. Mandons et commandons a tous noz iusticiers officiers et subgectz Que a vous voz co*m*mis *et* deputez en ce faisant soit obey et entendu. Donne a Paris le vingtseptiesme jour de Aoust. L'an de grace Mil cinq Cens et vingt. Et de nostre regne le Sixiesme.

¶ De par le Roy A la relation du Conseil. Mareschal

f° 100v (p. 200)

[colophon de l'imprimeur]

E I G

d M n

BENEDICTVM SIT NOMEN DOMINI

# ANNEXE III - Index

**nomination actuelle des lieux et ports cités par Pierre Garcie,**
**en correspondance avec la nomination du xv^e^ siècle.**

**manuscrit de [v. 1490]**
**édition de 1502**
**édition de 1520**

Ce document utilise la nomenclature des lieux actuels à partir des Instructions Nautiques du SHOM (Service Hydrographique et Océanographique de la Marine - Paris).
Au regard de ces lieux, il y a le mot, utilisé par Pierre Garcie, et suivant l'année d'édition.
Chaque chiffre, qui suit le lieu, fait référence à une page de cet ouvrage.

- SHOM. — Instructions Nautiques, série C, vol. 2.1, éd. 1982 : « France, côte Ouest : de la frontière belge aux Casquets ».
- SHOM. — Instructions Nautiques, série C, vol. 2.2, éd. 1982 : « France, côte Ouest : des Casquets à Belle-Île ».
- SHOM. — Instructions Nautiques, série C, vol. 2.3, éd. 1982 : « France, côte Ouest : de Belle-Île et de la Baie de Quiberon à la frontière espagnole ».
- SHOM. — Instructions Nautiques, vol. 1, éd. 1984 : « Angleterre, côte Sud ».
- SHOM. — Instructions Nautiques, vol. 3, éd. 1989 : « Espagne, côte Nord et Ouest - Portugal ».

- Les noms français sont classés par leur noms propres, avec leur qualification précédente [en italique] (*Île de, Baie de, Port de Cap ...*)
- Les noms anglais sont classés par leur noms propres, avec leur qualification qui les suit [en romain] (Cornwall Cape, Barrels Rocks)
- Les noms espagnols et portugais sont classés par leur noms propres, avec leur qualification précédente [en italique] (*Cabo, Punta ...*)

| français | anglais | espagnol |
|---|---|---|
| *anse* | cove | *ensenada* |
| *baie* | bay | *baía* |
| *banc* | bank | *balsa* |
| *barre* | bar | *barra* |
| *cap* | cape | *cabo* |
| *chenal* | channel | *cala* |
| *embouchure* | rade | *ría* |
| *île* | island, isle of | *ilha* |
| *mont* | mount | *monte* |

| français | anglais | espagnol |
|---|---|---|
| *pertuis* | sluice | *estreito* |
| *pointe* | head | *punta* |
| *port* | harbour | *porto* |
| *promontoire* | headland | *cape* |
| *raz* | raz, tidal, race | |
| *rivière* | river | *rio* |
| *rocher* | rock | *rocha* |
| *sable* | sand | *areia* |
| *village* | vilage | *vila* |

| Lieux (base SHOM) | N | Index **1490** (f°) : noms en nb de fois | | Index **1502** (f°) : noms en nb de fois | | Index **1520** (f°) : noms en nb de fois | | à proximité de | page |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Açores, Îles Sous-le-Vent | P | | | ellevent, (8v) | 1 | isle de colombis, (1v) | 1 | Océan Atlantique, Portugal | 13, 81-82, 94, 174-175, 177, 336, 345, 463 |
| Aguillones, *Islotes de los* | E | | | | | farraillon, (31r, 32r, 33v, 35r/v, 36r/v, 40r) | 2 | Cabo Ortegal | 245, 262, 263, 265, 348 |
| Alderney / Aurigny (F) | A | oronnay, (2v, 5r, 5v, 15v, 16r) | 10 | oronnay, (2v, 3v, 4r) | 7 | orne, oronnoy, rouse (8r, 48r, 49r, 50r/v, 51v, 52v, 54v) | 15 | à 8 milles, O du Cap de La Hague | 100, 102-103, 105, 107, 109-112, 131, 146-147 |
| Ambès, *Bec d'* | F | | | | | ambays, (16v, 17r/v, 18r) | 9 | confluent de la Dordogne et de la Garonne | 221, 222, 223, 343, 344 |
| Ânes, *Banc des* | F | | | asnes, (13v) | 1 | asnes, (9v,10r/v, 11r, 14r, 15r/v, 18r/v, 20r) | 23 | embouchure de la Gironde | 173, 175-176, 219, 225, 230, 245 354, 355 |
| Anglesey, *Isle of* | A | | | magusique, (10v) | 1 | magusique, (52v) | 1 | extrême NO du pays de Galles | 157 |
| Angleterre | A | angleterre, (7r, 10r, 12v, 15v, 16v, 17v, 21v, 40r) | 11 | angleterre, (5r, 6r/v, 8r, 10r/v, 11v, 25r) | 9 | angleterre, engleterre, (52r, 53r/v, 54r, 55r, 56v, 60v, 61r, 62r/v, 83v, 90v, 99v) | 20 | Royaume-Uni, Pays | de 4-357 |
| Angoulins, *Plateau d'* | F | | | | | anthiocheaux, (19r) | 3 | à 1 mille, S de La Rochelle | 227 |
| Antifer, *Cap d'* | F | antifer, (15v) | 2 | antifer, (2v, 3v, 4r, 9v) | 6 | entifer, (8r) antifer, (48r, 49v, 51v, 55r) | 10 | falaise (ht : 100 m), N du Havre | 102, 103, 104, 107, 109, 110, 113, 125, 146, 149, 164, 171, 343, 344 |
| Antioche, *Pertuis d'* | F | pertus d'antioche (25r, 30r) | 2 | pertuis d'antioche (13r) | 2 | partuys d'antioche, d'anthioche (9v, 10r, 40v) | 9 | détroit, séparant l'île de Ré de l'île d'Oléron | 89, 173, 175, 224, 225, 227, 230, 231, 240, 343, 346, 347 |
| Arcachon, *Bassin d'* | F | alcasson, halcasson, (24v, 28v) | 4 | alcassone, (12v, 30v) | 2 | arcasson, archasson, (10v, 11r, 12r, 14r, 20r) | 6 | 58 milles, S de la Tour Cordouan, Gironde | 176, 177, 229, 230, 238, 240, 245, 343, 345, 349 |
| Ardglass | A | aglas, (18v) | 1 | arglas, erglas, (10v, 12v) | 3 | arglas, erglas, (52v, 62v) | 3 | à 3 milles, SO de St John's Pt. | 156, 157, 160, 161 |
| Argenton, *Île* | F | | | | | argenton, (16v, 18r) | 2 | disparue, N de Blaye - Gironde | 221, 225 |
| Aran, *Isle of* | A | ysles d'aram (20r) | 1 | isles d'areu, (12r) | 1 | isles d'areu, d'aren (62r) | 1 | Baie de Galway, en Irlande | 158, 159 |
| Ars-en-Ré | F | | | | | ars de l'isle de re, (10r, 18v) | 2 | Île de Ré | 175, 226, 227, 229 |
| Arundel, *Tour d'* | | | | | | arbondelle, (40r) | 1 | Les Sables d'Olonne, La Chaume | 179 |
| Audresselles | F | ordecelle, (6v) | 1 | ordecelle, (5v) | 1 | ordecelles, (50r) | 1 | à 3 milles, S de Cap Gris-Nez | 113, 116, 117 |
| Auray, *Chenal d'* | F | | | | | chenal du raix, (71r) | 1 | Golfe du Morbihan, au NO | 195, 197, 261, 241, 331 |
| Aveiro | P | port de baigne, (32v) | 2 | | | | | à 30 milles, S de Porto | 242, 320, 347 |
| Avilés | E | villes, (31v) | 2 | veilles, (15v) | 3 | abilles, (13r, 32v, 85r) | 1 | à 7 milles, SW. de Cabo Peñas | 137, 240, 241, 261, 267, 269 |
| Bacon | F | | | | | somme, (17r) | 1 | Dordogne | 223 |
| Baden | F | | | | | badan, (71v) | 1 | Golfe du Morbihan, au NO | 195 |
| Baiona / Bayona | F | bayonne de maiore, (32v) | 1 | bayonne, (15v) | 2 | bayonne de moror, (13r) | 2 | Galice, Espagne | 243 |
| Balaclava, *Bay* | E | cemue, (11v) | 1 | | | | | près de Isle of Portland, Dorset | 136 |
| Baleines, *Pointe des* | F | balenes, (22v, 23v) | 3 | balivers, (13v, 14r) | 3 | balaynnes, (19r, 20r) | 5 | pointe N de l'Île de Ré | 168, 170, 175, 226, 227, 229, 232, 303-304, 343, 347 |
| Ballagan Head | A | | | | | malignes, (62v) | 1 | ?, à 30 milles, N de Dublin | 160, 161 |
| Banche, *Plateau de la* | F | | | | | banche, (46v, 70v, 72v) | 11 | à 4 milles, S de Batz-sur-Mer | 191, 197, 340, 344 |
| Bares, *Cabo de* | E | vere, (32v) | 3 | vere, (15v) | 2 | vayres, vaires, voyre, voyres, (9v, 10r/v, 11v, 13r, 14v, 15r, 33v, 34r, 35r/v, 36r, 39v) | 26 | côte NO espagnole | 173, 175-177, 240, 243, 245, 247, 262, 263, 265, 269, 343, 345, 347-349 |
| Barfleur | F | barfleu, (3r, 13v) | 2 | barfleu, barfleur, (2v, 3v, 8v) | 8 | barflour, barfleur, (8r, 48r, 51v, 60v, 80r/v, 81r) | 12 | à l'E péninsule de Cherbourg | 100, 102-105, 107, 109, 110, 111, 113, 117, 119-121, 144, 151, 171, 342, 343, 346-348 |
| Barges, *Les* [*d'Olonne*] | F | barges, (26r) | 2 | | | barges, (10r, 19v, 20v, 39r, 40r, 41r) | 20 | à 1 mille, O des Sables d'Olonne | 171, 175, 179, 227, 229, 232, 267, 269, 333, 343, 345, 349, 354 |
| Barjorie, *basse* | F | | | | | basse aurry, (67v) | 1 | face-Lavau-sur-Loire | 215 |
| Barrels Rocks | A | masquin grales, nasquin gralles, (18r, 19r) | 2 | masquin goales nasquin goualles, (10v, 11r) | 2 | masquyn goalles, nasquyn goualles, (52v,61v) | 2 | à 3 milles, O de Grassholm, le pays de Galles | 156, 157, 159, 438 |
| Batz, *Bourg de* | F | | | | | bas, bourc de bas, (63v, 69r) | 3 | Batz-sur-Mer, depuis 1931 | 191, 210, 211 |
| Batz, *Île de* | F | baspaul, (1v, 2r, 4v, 5r/v, 14r, 37v, 40r) | 12 | bazpoul, bazpaoul, (2r, 3r, 4r, 8r, 13v,25r) | 5 | isle de bas, bazpaoul, (7v, 8r, 25r, 47v, 48r, 49r, 50r, 51r, 54r, 61r) | 32 | à 1 mille, NO de Roscoff, Bretagne | 56, 76, 78, 100, 101, 104, 105, 107, 109-111, 131, 142, 144, 147, 151, 153, 170, 171, 292, 300, 342, 343, 346, 347, 349 |
| Bayonne, *Boucau de* | F | bouqueau de bayonne, (24v, 30v) | 4 | boucqueau de bayonne, (12v, 15r) | 5 | baionne, beonne, boucaut de bayonne, boucqueau de ..., (10v, 11v, 12v, 13r, 14r, 20r) | 10 | confluent de l'Adour et de la Nive, département des Pyrénées-Atlantiques | 21, 22, 174, 175, 177, 230, 231, 232, 233, 240, 241, 243, 245, 308, 336, 343, 345, 347, 349, 355, 454 |
| Beachy Head | A | beauchef, blanchef, (9r, 10r, 12r, 13v, 38v) | 11 | blanchef, beau chef, (6, 7v, 9vr) | 8 | beauchief, blanchief, (52r/v, 53v, 54r, 57r/v) | 7 | falaise (ht : 162 m), près d'Eastbourne | 76, 78, 130-132, 135-137, 144, 146, 147, 150, 151, 162, 164, 343, 348, 349 |

| Lieux (base SHOM) | N | Index **1490** (f°) : noms en nb de fois | | Index **1502** (f°) : noms en nb de fois | | Index **1520** (f°) : noms en nb de fois | | à proximité de | page |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Beauvoir | F | | | | | beauvoir, belles esves, (70r) | 3 | Baie de Bourgneuf, Vendée | 19, 179, 188, 189, 421 |
| Belle-Île | F | bellisle, (23r/v, 25r, 26v, 27v, 30r) | 8 | belisle, (10v) | 6 | belisle, bellisle, (10v, 11r, 20r, 39r, 41r, 46v, 47v, 51v, 72v, 73v, 74r/v) | 31 | à 7 milles, S de Quiberon/Morbihan | 79, 168, 170, 171, 174, 176, 179, 187, 193, 196-201, 229, 230, 232, 236, 238, 269, 336, 342, 347 |
| Bénodet | F | | | | | bonandet, bonaudet, bon-naudet, (76v, 77r, 78r/v) | 6 | à 10 milles, N des Glénan ; Finistère | 28, 76, 206-207, 230, 356 |
| Berlengas, *Arquipélago das* | P | berlingue, (28r) | 4 | berlingues, (16r) | 2 | berlingue, berlingues, (13v, 40r/v) | 8 | à 5 milles, archipel, O du Portugal | 236, 242-245, 270, 271, 348 |
| Bermeo | E | vermer, vermeo, (29r, 31r) | 3 | vermeo, (15r) | 2 | vermeau, vermeo, (11v, 12v, 24r/v) | 6 | à 2 milles, SO de Cabo Machichaco | 177, 238, 240, 241, 245, 251, 344, 346, 347 |
| Bernières-sur-Mer | F | | | | | banieres, (81v) | 2 | à 1 mille, E de Courseulles-sur-Mer | 123 |
| Betanzos | E | | | | | betance, betances, (15r, 37v, 38r) | 4 | Ría de Betanzos, S de Cabo Prior | 247, 265, 267 |
| Biarritz | F | | | | | berry, (20v) | 2 | dpt des Pyrénées-Atlantiques | 231 |
| Bilbao | E | portugallete, (29r) | 1 | bilbau, (15r) | 2 | portegallet, bilbau (12v, 25r) | 2 | SO de Cabo Machichaco, Biscaye | 175, 238, 240, 241, 251-253, 319, 343, 348 |
| Black Rock | Ir | blanc roch, (20r) | 2 | blacroc, (12r) | 3 | blacroc, (62r) | 3 | à 6 milles, NO d'Achill Head | 134, 158, 159 |
| Blanchard, *Raz* | F | blanchart, (24v) | 2 | blanchart, (2v) | 1 | blanchart, (8r, 50v, 52v) | 3 | pointe O du Cap de La Hague | 100, 102, 103, 107, 112, 131, 146 |
| Blankenberge | B | blanqueverge, (4r) | 1 | blanque bergue, blanquebergue, (3r/v) | 3 | blanque vergue, blanc-quergue, blancque verge, boucquebergue, (8v, 49v, 51r, 53r) | 5 | à 8,5 milles, NE d'Ostende, Belgique - Flandre Occidentale | 102, 103, 104, 107, 109, 131 |
| Blasket Rocks | Ir | blasquay, (20r) | 3 | blasquaye, (12r) | 3 | sonde de blasquaye, (62r) | 3 | à 1 mille, SNO de Dingle Bay | 154, 158, 159, 344 |
| Blavet | F | | | | | blavet, (75r) | 3 | fleuve, sortie-Lorient | 201, 203, 354, 424 |
| Blaye | F | | | | | blayes, blayez, (16r/v, 17r) | 8 | N du Bec d'Ambès, Gironde | 221, 223, 344 |
| Bolt Head | A | | | | | boult, (59,, 60r) | 5 | côte du Devon | 141 |
| Bordeaux | F | | | bordeaulx, bourdeaulx, (21v, 23r, 24v, 25r, 26v, 27v) | 8 | bordeaulx, bourdeaulx, (9v, 10v, 11r, 14r, 15r, 16v, 17v, 18r/v, 20r, 86v) | 15 | S de Salcombe Harbour, Devon | 9, 11, 21-23, 40, 101, 170, 173, 175-176, 219, 221, 223, 225, 228-230, 245, 277, 279, 282, 284-285, 288, 290, 294, 296, 300, 308, 325, 328-329, 331, 336, 338, 343-344, 348-349, 467 |
| Bouin | F | | | | | boing, (70v) | 2 | Baie de Bourgneuf, Vendée | 20, 21, 179, 188-190 |
| Boulogne | F | boulongne, (3v, 6v, 13r, 15r) | 5 | boulogue, bouloigne, boulongne, (3r/v, 5r) | 5 | blannez, boulloygne, bouloigne, bouloingne, bou-longne, bouloygne, (8v, 9v, 49v, 50v, 51r, 52r, 53v, 55r, 56v, 60v) | 15 | Boulogne-sur-Mer, département du Pas-de-Calais | 10, 78, 102-104, 107, 109, 113, 116-117, 135, 142, 146-147, 149, 151, 164, 173, 320, 345 |
| Bourg | F | | | | | bourc, (16v, 17r/v) | 3 | E du Bec d'Ambès, la Dordogne | 223, 279, 312, 344 |
| Bourgneuf-en-Retz | F | | | | | bourneuf, (68r/v, 70r/v) | 11 | Baie de Bourgneuf, Loire-Atlantique | 17, 18, 20-22, 28, 187-191, 212, 278, 333, 356 |
| Bréhat, *Île de* | F | brehat, brehac, (2v, 4r, 24r, 38r) | 6 | brehat, (2v, 3v, 14r) | 5 | brehac, briac, (8r, 47v, 19r, 51r/v) | 7 | à 1 mille, pointe de l'Arcouest Côtes d'Armor | 78, 100, 102-105, 109, 111, 170-172, 199, 344 |
| Brest | F | | | | | brest, (1v, 88v) | 2 | à 9 milles, E Pointe Saint-Mathieu, Finistère | 7, 61, 66, 107, 286, 291, 336, 338, 388, 431, 465 |
| Bretagne | F | bretaigne, (4r, ...) | 4 | bretaigne, (3v, ...) | 11 | bretaigne, (1v, ...) | 26 | | de 4 à 467 |
| Breton, *Pertuis* | F | pertus aux bret-ons, (24v, 26r, 30r) | 4 | pertuis aux bretons (13r) | 2 | partuys, pertuys breton, (20r, 40v, 41r) | 5 | détroit, séparant l'Île de Ré du continent, la Vendée | 179, 182, 185, 224, 229-232, 238, 344 |
| Bristol | A | bristou, (14v, 40r) | 3 | | | | | sur la rivière Avon, SO Angleterre | 23, 78, 144, 160, 324 |
| Brouage | F | | | | | brouage, (1v) | 1 | département de Charente-Maritime | 7, 61, 224, 308, 388 |
| Cádiz | E | calix, (33r) | 2 | calix, (16r) | 2 | calix, (13v) | 2 | SO pointe extrême de l'Espagne | 274, 275 |
| Caen | F | | | | | caen, cant, (1v, 88r) | 2 | fleuve Orne, département du Calvados | 7, 9, 13-14, 24, 29, 31, 33, 49, 52, 61, 94, 109, 122-123, 131, 287, 289, 357, 431, 465, 467 |
| Calais | F | calais, callays, (13r, 15r, 17v, 24v) | 6 | calais, (10r/v, 14r) | 5 | calays, (55r) | 2 | détroit qui sépare la France de l'Angleterre | 78, 101-103, 107, 110, 113, 118, 130, 132, 135, 142, 146, 149-152, 164, 172, 300, 312, 327, 330-331, 336, 344-345, 349, 374-376, 378, 464 |
| Caldey, *Island* | A | calday, (18r, 19r) | 2 | caldaie, calday, caldaye, (11r) | 3 | calday, caldaye, (52r/v, 61v) | 4 | à 1 mille, S de Tenby, le pays de Galles | 156-159 |
| Caminha | E | | | camino, (15v) | 2 | camyno, (13r) | 2 | sur le Rio Miño, qui sépare l'Espagne du Portugal | 240, 243, 343 |
| Cardigan, *Bay* | A | cardigan, pon-thet, (18r) | 1 | cardigan, (10v) | 1 | cardigan, (52v) | 1 | O du pays de Galles | 156, 157, 163 |
| Cardinaux, *Chaussée des* | F | | | | | cardinal, cardinaulx, car-dinau, (46v, 62v, 72v) | 8 | à 1,5 mille, SO de l'Île d'Hoedic | 187, 196, 197, 344 |

| Lieux (base SHOM) | N | Index **1490** (f°) : noms en nb de fois | | Index **1502** (f°) : noms en nb de fois | | Index **1520** (f°) : noms en nb de fois | | à proximité de | page |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Cariño | E | | | | | carinon, (13r) | 1 | à 2 milles, S de Cabo Ortegal | 243, 262 |
| Carnsore Point | A | | | consquerre, (11r) | 1 | conquerre, corlandays (61v, 63r) | 2 | pointe SE de l'Irlande | 156, 157, 163, 344 |
| Carteret | F | quaterras, (3r) | 1 | quarteras, (2v) | 1 | carteras, quarteras, (8r) | 2 | O de Cherbourg, Contentin | 56, 100-103 |
| Casquets, *Les* | A | casquet, (16r, 20r, 52v) | 5 | casquet, (2v, 3v, 4r, 9v) | 6 | casquet, quasquet, (8r, 12v, 50v, 51v, 52v, 55r, 60v, 61r) | 10 | rochers, 6 milles, au NO d'Aurigny | 102-104, 107, 109-113, 131, 144, 146, 149, 151, 153, 162-165, 239, 344-346 |
| Castro Urdiales | E | castres, (31r, 33r) | 4 | castres, (15r) | 2 | castres, castro, (12r/v, 26r, 29v) | 8 | à 7 milles, O de Bilbao, Cantabrie | 179, 240, 241, 251-253, 256, 257, 344 |
| Cavernes | F | | | | | cavernes, (17r) | 7 | S du Bec d'Ambès, Dordogne | 223, 344 |
| Cayeux | F | cayeu, (6v) | 1 | caiote, (4r) | 1 | caeux, cayo, (49v, 50r) | 2 | à 3 milles, SO de la baie de Somme | 107, 116, 117 |
| Cedeira | E | sydere, (32r) | 2 | sidera, (15v) | 2 | cyderes, syderes, (13v, 35v, 36v, 40r, 63r) | 12 | Ría de Cedeira, N de Cabo Prior | 163, 240, 243, 264, 265, 269, 271 344, 347 |
| Cee | E | | | cea, (15v) | 2 | cea, (13r) | 2 | Ría de Corcubion, à 7 milles, NE de Cabo Finisterre | 240, 243, 344, 345 |
| Chaise | F | | | | | chese, (45r, 46v, 69v, 70r) | 9 | Bois de la Chaise, NE de Noir-moutier | 185, 186, 187, 189 |
| Champs, *Les* | F | | | | | champ, (42r, 44r) | 2 | rochers, N de l'Île d'Yeu | 181, 185 |
| Chardonnière, *Plateau de* | F | | | | | chardonnieres, (18v) | 2 | à 1 mille, N de l'Île d'Oléron | 225 |
| Charpentier, *le Grand et Petit* | F | | | | | cherpentiers, charpentiers, (45r/v, 63v, 65r, 69r) | 11 | à 1,5 mille, SO de la Pointe de Chémoulin | 191 |
| Château langloys | A | | | | | chasteau langloys, (61r) | 1 | Le Château de Douvres | 153 |
| Château Saint-Clair | F | | | | | chasteau sainct cler, (20r) | 1 | La Chaume, Les Sables d'Olonne | 229 |
| Châtelaillon | F | | | | | chasteau laillon, (19r) | 1 | 6 milles, SE de La Rochelle | 227 |
| Chatelet, *Pointe du* | F | | | | | chastelier, (41v) | 6 | rochers, O de l'Île d'Yeu | 181 |
| Chaume, *La* | F | | | | | chausme, (20r, 41r) | 2 | O des Sables d'Olonne | 179, 229 |
| Chausey, *Îles* | F | chansay, (24r) | 2 | chansaye, (2r) chanssaie, (14r) | 3 | chasaye, chausoye, chouran, chousse, (8r, 48r, 50v, 21v, 61r) | 6 | à 15 milles, NE de Saint-Malo | 72, 101, 102, 107, 111, 153, 171, 172, 348 |
| Chay, *Pointe du* | F | | | | | sangon, (19r) | 1 | à 3 milles, SE de La Rochelle | 227 |
| Chef de Baie, *Pointe de* | F | | | | | chief de boys, (19r, 51v) | 3 | pointe O de La Rochelle | 171, 227, 229, 230 |
| Chef de Caux | | | | | | | | | 103, 126, 320, 343-344, 348, 374, 376, |
| Chémoulin, *Pointe de* | F | | | | | chemoulin, chesmoulin, (45r, 63v, 64r) | 6 | à 5 milles, au SO de Saint-Nazaire | 191, 209- 211 |
| Chêne Vert | F | | | | | chaisgne vert, (68v) | 2 | Nantes | 217 |
| Cherbourg | F | cerebourg, cherebourg, (3r, 6r) | 2 | cherebourc, cherebourch, (2v, 4v) | 2 | cheneborc, chenebouc, chenebourb, chenebourc, cherebourc, cheribourc, (8r, 48r, 50v, 79v, 80r/v, 81r) | 12 | péninsule de Cherbour/Contentin, département de la Manche | 9, 28, 34, 56, 100, 102, 103, 105, 107, 111, 116-119, 121, 356, 462, 466 |
| Chèvre, *Cap de la* | F | | | | | collere, (47v) | 1 | cap S de la presqu'île de Crozon | 111 |
| Chèvres, *Île des* | F | | | | | chevre, (71r/v) | 9 | Erlannig, Golfe du Morbihan | 195-196 |
| Chiens Perrins, *Les* | F | | | | | chiens poyrynnes, poyrynes, poyrines, poyrinnes, chyens poyrynnes, (10v, 41v, 42r, 44r/v, 45r, 46v, 65v) | 22 | roches, NO de l'Île d'Yeu | 176, 179, 181, 185, 187, 213 |
| Chypre, *Île de* | C | | | famagosse, (16v, 17r) | 3 | famagosse, (14r) | 3 | E de la mer Méditerranée | 274, 275, 344 |
| Cimées, *Les* | F | | | | | chymiers, (42v) | 1 | S de l'Île d'Yeu | 183 |
| Clear, *Cape* | Ir | clare, (14v, 19r) | 3 | clare, (12r) | 3 | clare, (62r, 63r) | 6 | pointe S de l'Irlande | 144, 158, 159, 163, 344 |
| Colbart, *Le* | F | | | rippe rappe, (9v) | 1 | rippe rappe, (55v) | 1 | banc, Ridge, au milieu du Pas de Calais | 115, 135, 146, 149, 164 |
| Collet, *Port du* | F | | | | | collet, (69v, 70r/v) | 11 | port de Bourgneuf-en-Retz | 18, 21, 187-191, 333, 354 |
| Colleville, *Fosse de* | F | colleville, (6r) | 1 | colleville, (4v) | 1 | coulleville, (48r, 49r, 61r) | 3 | Ouistreham, Calvados | 105, 113, 116, 117, 122, 123, 153 |
| Conac, *Port* | F | | | | | conac, (16r/v) | 6 | N de Blaye, Gironde | 221, 344, 348, 349 |
| Conquet, *Le* | F | | | | | couquet, (48v) | 1 | N de la Pointe Saint-Mathieu, Finistère | 11, 13, 66, 91, 94, 105, 106, 111, 286, 337, 338, 465 |
| Corbeaux, *Pointe des* | F | | | | | corbeaux, (19v, 41r) | 2 | roches, S extrême de l'Île d'Yeu | 179, 184, 229, 271, 455 |
| Cordemais | F | | | | | cordemiers, cordemyers, (67r/v) | 9 | sur la rive N de la Loire | 209, 214, 215 |
| Cordouan, *Tour de* | F | | | | | cordanne, (11v, 15v, 20r) | 4 | embouchure de l'estuaire de la Gironde | 177, 219, 228, 229, 245, 647 |
| Corme | E | cormes, (32r) | 2 | cormes, (15v) | 2 | ormes, (13r) | 1 | à 8 milles, SO des Islas Sisargas Galice | 240, 242, 243, 344, 349, |

| Lieux (base SHOM) | N | Index **1490** (f°) : noms en nb de fois | | Index **1502** (f°) : noms en nb de fois | | Index **1520** (f°) : noms en nb de fois | | à proximité de | page |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Cornwall, *Cape* | A | cornouaille (8v, 9v, 14r/v, 16v, 18r, 19r, 39v) | 13 | chief de cornouaille, (5v, 6r, 9r, 10v, 11r, 12r) | 12 | cornoaille, chief de cornouaille, darefort, (8v, 52r, 53r, 54v, 55r, 61r/v, 62r) | 12 | cap-l'extrêmité O des CornouailleS AngleterrE à 3,5 milles, N de Lands End | 23, 78, 132, 133, 144, 146, 149, 156-159, 162, 163, 203, 342, 344 |
| Corrubedo, *Cabo* | E | correbedo, (32v) | 2 | | | | | à 20 milles, SE de Cabo Finisterre | 242, 344 |
| Corsept | F | | | | | corset, (66v) | 1 | sur la rive S de la Loire | 214 |
| Corsewall Point | A | | | loquesten, (11v) | 1 | loquestan, (62r) | 1 | O de Gallowayen Écosse | 160, 161 |
| Coruña, *La* | E | coullongne, (29v, 32r) | 5 | couloigne, (15v) | 2 | cologne, couloingne, coulongne, (13r, 15r, 37r/v, 38v) | 10 | SE des Rías Altas ; à 11 milles, SE de Cabo Prior | 163, 238, 240, 242, 243, 247, 265, 266, 267 |
| Coubre, *Pointe de la* | F | | | | | bregerac, (15v, 16r, 51v) | 4 | embouchure de l'estuaire de la Gironde | 219, 221, 225, 320, 354 |
| Couëron | F | | | | | coayron, (68r/v) | 7 | sur la rive N de la Loire | 208, 209, 215, 217 |
| Couillons, *Les* | F | | | | | mays de coullon, (49r) | 1 | roches, de La Porte, à Saint-Malo | 105 |
| Couillons | F | | | | | couillons, (15v) | 3 | S Pointe des Corbeaux, Île d'Yeu | 184, 185, 229 |
| courau (*bateau*) | | | | | | coural, (76r/v) | 2 | | 205 |
| Couronnée, *La* | F | | | | | coronee, (68r) | 1 | à 2 milles, SO de la Pointe de St-Gildas | 173, 187, 210 |
| Crac'h | F | | | | | cras, (73r/v, 74r) | 7 | près d'Auray, dpt du Morbihan | 195, 197, 199, 201 |
| Cranes | F | | | | | chief de la grue, (61r) | 1 | Mt Crevel, Cranes (Grues), Guernesey | 153 |
| Crèche, *Pointe de la* | F | | | | | sainct gast, (53v, 54r) | 3 | N de Boulogne | 113, 147, 173 |
| Crète, *Île de* | G | candre, (34r) | 3 | candre, (16v) | 3 | candre, (14r) | 3 | Grèce | 274, 275, 344, 348 |
| Croisic, *Pointe du* | F | | | | | la croix, croisic, (1v, 46v, 71r) | 6 | SO de Guerande, Loire-Atlantique | 7, 61, 191, 388 |
| Crotoy, *Le* | F | | | crote, (4v) | 1 | crotay, croytte, (50r, 52r, 54r) | 3 | N de la baie de Somme | 116, 117, 147, 173, 330, 345 |
| Dain | F | | | | | dayn, (70v) | 1 | rivière qui contourne l'Île de Bouin | 188-190 |
| Dartmouth | A | darthemue, (7v, 11r, 13v, 14r, 16v) | 6 | tartemue, (5r, 6v, 8r) | 3 | dartemue, (53r, 59r/v, 83v, 84r) | 9 | à 7 milles, NO de Start Point, rivière Dart, Devon | 23, 130, 131, 133, 134, 139, 141-146 |
| Deva / Deba (basque) | E | | | | | deve, (23r/v) | 3 | à 6 milles, E de San Antón, Pays basque | 249 |
| Dieppe | F | | | | | dyepes, dieppe, dyeppe, (7r, 48r, 49v, 50r/v, 52r) | 7 | à 25 milles, SO de la baie de Somme | 10-11, 13, 24, 94, 102, 103, 107, 109, 113, 116, 117, 142, 144, 171, 173, 320, 325, 345, 348 |
| Dodman Point | A | dodinan, (8v, 9v, 14v, 6v, 17r) | 7 | dodmen, (5v, 6r, 8r, 9r, 10r) | 8 | dodinen, dodmen, (52r, 53r, 55r, 61r) | 5 | promontoire (ht : 120 m), S de Fowey | 132, 133, 142, 144, 146, 149-151, 162, 345, 346, 349 |
| Doëlan | F | | | | | doellans, (75v, 76r) | 4 | port de Clohars-Carnoët, Finistère | 203, 205, 347 |
| Domelian | Ir | | | | | domelian, (62v) | 1 | ? Ardglass | 163 |
| Donges | F | | | | | donges, (46r, 66r) | 3 | sur la rive N de la Loire | 210, 214 |
| Dover | A | donffvre, (3v, 8v, 10r, 13r, 15r, 17v) | 7 | douffre, (5v, 10r/v) | 5 | doultre, dovre, douvre, douffre (53v, 54r, 51r, 60v) | 10 | Douvres (F), Kent | 102, 109, 130, 132, 134, 135, 142, 146, 147, 149-152, 164 |
| Downs, *The* | A | | | | | dugnes, (49v, 51r/v, 56) | 7 | ancrage, en face de Deal, Kent | 135 |
| Dumet, *Île* | F | | | | | dumet, (46v, 70v, 71r) | 6 | à 3,5 milles, NO de Piriac-sur-Mer | 191 |
| Dunes, *Baie des* | F | dunes, (3v, 4r) | 4 | dune, (7v, 8r) | 4 | dunes, (51r) | 1 | Dunkerque | 107, 219, 225, 259 |
| Dungeness, *Headland* | A | perroy, (12v) | 2 | perroy, (6v, 7v) | 4 | dugnes, (52r) | 1 | promontoire, à 18 milles SO de Dover | 135, 136, 146, 151 |
| Dunkerque | F | | | ducarque, (3v) | 2 | ducarque, (49v, 52r, 56v) | 6 | à 20 milles, NEE de Calais, département du Nord | 61, 102, 104, 107, 109, 110, 113, 115, 151, 173, 319, 344, 345 |
| Dursey Head | Ir | dulfay, (20r) | 2 | dulfaie, (12r) | 2 | dulfaye, (49v, 62r) | 2 | pointe SO de la péninsule de Beara | 158, 159, 345 |
| Éclat, *Banc de l'* | F | | | | | socquers, (49r) | 1 | en face du Cap de La Hève | 105, 127 |
| Écluse, *L'* | B | escluse, (1r, 17v, 24v) | 3 | escluse, (10v, 14r) | 2 | escluse, (8v, 52r, 55v, 56r) | 10 | SLUIS, 20 km, NE de Bruges, Belgique | 21, 78, 100, 103, 105, 107, 109, 113-115, 150, 151, 172, 173, 215, 342, 357 |
| Écosse | A | escosse, (18v) | 1 | escosse, (10v, 11v) | 3 | escosse, (52v, 62r, 86v) | 4 | Royaume-Uni, Pays | 14, 24, 27, 156-159, 161, 285, 300 |
| Errants, *les* | F | | | | | errans, (74r, 75v) | 4 | roches, entrée du port de Lorient | 201, 203 |
| Espagne | E | espaigne, (20r/v, 22v, 27r) | 4 | espaigne, (8v, 14r/v, 15r, 19r/v) | 6 | espaigne, (1r, ..., 12v, ..., 38v, ...) | 22 | Pays | de 5-357 |
| Espichel, *Cabo* | P | rastelles, (33r) | 1 | ficher, (16r) | 2 | fichier, (13v) | 2 | à 16 milles, S de Lisbonne, Portugal | 175, 242, 243, 244, 344, 345, 348 |
| Éssarts, *Les* | F | | | | | essars, (81v) | 1 | roches devant Bernières-sur-Mer | 123 |
| Étaples | F | estappes, estapples, (3, 38v, 40r) | 4 | estaples, (2v, 4r, 5r) | 3 | estables, estapez, estaples, estaplez, (8v, 50r/v, 52r) | 6 | à 11 milles, S de Boulogne, département du Pas-de-Calais | 78, 102-103, 109-110, 113, 116-117, 173, 320, 330, 345 |
| Étel | F | | | | | logoal, (74v) | 2 | au N de la presqu'île de Quiberon | 201 |
| Eure (ou Heure), *fosse* | F | lheure, l'eure, (3r, 36r, 37r/v) | 4 | l'eure, (2v) | 1 | l'eure, l'erie, (7r, 50v, 82v, 83r) | 5 | ancien port, quartier S du Havre | 102, 103, 109, 124, 125, 127 |

| Lieux (base SHOM) | N | Index **1490** (f°) : noms en nb de fois | | Index **1502** (f°) : noms en nb de fois | | Index **1520** (f°) : noms en nb de fois | | à proximité de | page |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Fairlight | A | farle, (13r/v, 15v, 17v) | 6 | farlagues, farle, forlagues, (7v, 9v, 10r) | 4 | forlagues, (55r) | 1 | à 3 milles, E de Hastings, East Sussex ; falaises de 200 mètres | 136, 142, 144, 146, 149, 150, 164, 343, 345 |
| Falmouth | A | fallemue, famue, (7r/v, 10v) | 4 | saleume, fallemue, (5r, 6v) | 2 | salemue, (60v) | 1 | à 12 milles, NE Lizard Point, Cornouailles | 130, 134, 141, 338 |
| Faro | P | pontheau de feron, (33r) | 2 | ponteau de feron, (16r) | 2 | ponteau de ferron, (13v, 15r, 37v) | 2 | S du Portugal, Cabo de Santa Maria | 245, 263, 266, 274, 275, 345 |
| Fastnet Rock | Ir | | | | | dacher, (63r) | 1 | rocher, à 3,5 milles, SO de Cape Clear | 158, 163 |
| Faucheurs, *Les* | F | ferriere, (2v) | 1 | ferrere, (2v) | 1 | ferrere, (8r) | 1 | Plateau des Minquiers, à 9 milles, NO des Îles Chausey | 103 |
| Ferrol, *Ría de El* | E | | | | | ferron, (15v) | 7 | E de Cabo Priorino, Galice | 247, 265, 267, 319 |
| Finisterre, *Cabo* | E | fines terres, (27v, 28r, 32r) | 6 | fine terre, (15v) | 1 | fineterre, (11r/v, 12r/v, 13r/v, 15r, 40v, 63r) | 15 | promontoire (ht : 600 m), Galice | 163, 165, 172, 176, 177, 229, 236, 237-247, 271, 336, 343-347, 349 |
| Flandres | | flandres, (7r, 9r, 15r, 16v, 23r) | 9 | flandres, (4r, 5r/v, 6r, 10r, 13v, 25r) | 14 | flandres, (1r/v, 7v, 8v, 40r, 47v, 48v, 50r, 51r/v, 52r, 53r/v, 55r/v, 56r, 98v) | 25 | Le comté de Flandre, fief français jusqu'en 1529. Belgique actuellement | 21, 32, 58, 61, 100-104, 109-111, 130-132, 146-147, 149-151, 164, 170-171, 252, 271, 292, 315, 317, 337, 352-353, 355, 357 |
| Flèche, *La* | F | | | | | essye, (18v) | 2 | dune, Pointe de la Coubre, Gironde | 225 |
| Folkestone | A | fouquestant, (3r, 15r) | 2 | fouquestent, (9v) | 1 | frelaquez, foucquestan, foucquestant, (55r, 56v, 60v) | 4 | 5,5 milles, SO de Dover, Kent | 135, 142, 146, 149, 151, 164, 466 |
| Formentera (Baléares) | E | formnigues, (33v) | 1 | formingues, (16v) | 2 | formingues, formyngues, (13v) | 2 | Baléares | 274, 275, 345 |
| Fosse, *Quai de la* | F | | | | | fousse, (68v) | 2 | Nantes | 102, 103, 105, 107, 109, 113, 116, 117, 122-125, 127, 153, 217, 456 |
| Four, *Chenal du* | F | four, (4v, 5v, 14r/v, 16v, 24r, 37r) | 12 | four, (2r, 4r, 8r, 13v) | 7 | four, (7v, 46v, 47v, 48v, 49r, 50r, 51r/v, 52v, 54r, 55r, 60r, 61r, 70v, 72v) | 27 | chenal de la mer d'Iroise-la Manche | 50, 76, 100, 101, 104-111, 131, 141-153, 162, 170, 171, 191, 193, 197, 280, 330, 336, 338, 344-349, 460 |
| Fourches, *Les* | F | fourque, (26r) | 1 | fourcque, (13v) | 1 | forchee, (47r, 79r) | 2 | rochers, à 4 milles, SE de Penmarc'h | 193, 207, 230, 232, 301 |
| Fowey | A | | | faunic, (5r) | 1 | fauvic, fauvyc, (53r, 547, 63r/v) | 4 | à 9 milles, NE de Dodman Point | 130, 131, 134, 141, 147 |
| Fréhel, *Cap* | F | frelle, (24r) | 1 | freelle, frelle, (14r) | 2 | friolle, friolles, froulle, (48r, 49r, 51v) | 5 | à 9 milles, O de St-Malo, Côtes d'Armor | 105, 111, 170-172, 344-345 |
| Fromentine, *Goulet de* | F | | | | | partuys du rochaix, (69v) | 1 | détroit entre Noirmoutier et littoral | 189 |
| Fromveur, *Basse* | | | | | | frede, (9v) | 2 | haut-fond au NO d'Ouessant | 105, 149, 162, 172, 236 |
| Fronsac | F | | | | | fronsac, (17v) | 1 | sur la Dordogne, près de Libourne | 279 |
| Fuenterrabía / Fontarabie | E | | | fonterabie, (15r) | 2 | fontarabye, fonterabye, fonterrabie, fonterrabye, (9v, 11r, 12r/v, 14r, 20r/v, 21v) | 11 | rive gauche de l'estuaire de la Bidassoa, en face d'Hendaye ; province du Guipuscoa | 173, 176, 177, 231, 240, 241, 245, 247 |
| Fuerteventura | E | | | | | fortventura, (10v) | 1 | Fortaventure (F), Îles Canaries | 176 |
| Galea, *Punta* | E | | | | | gallee, (25v) | 4 | pointe E à l'entrée du port de Bilbao | 251, 252, 349 |
| Galles, *Pays de* | A | galles, (17v, 19r) | 2 | gales, (10v, 11r) | 4 | galles, (8v, 52r, 61r/v, 62v) | 6 | Wales (en anglais) ; O AngleterrE | 28, 78, 156-159, 161, 163, 228, 323, 329, 357 |
| Gallonie (*Pays de* Galles) | Ir | gallonne, (40v) | 1 | | | | | Irlande, le pays de Galles | 78 |
| Galloway, *Mull of* | A | galuay, (18v) | 1 | galuay, galuaye, (10v, 11v) | 3 | galuay, galuaye, (52v, 62r) | 2 | pointe la plus au S de l'Écosse | 156, 157, 158, 160, 161 |
| Galoubrit, *Le* | F | | | | | garouborit, (42v) | 1 | NO. Pointe de la Tranche, Île d'Yeu | 183 |
| Gascogne | F | gascongne, (18v, 24v, 28v, 30v) | 3 | gascoigne, (12v, 13r) | 1 | gascoigne, (13r) | 1 | rive gauche du fleuve, la Garonne | 23, 101, 174, 230, 238-240, 243, 253, 262, 321, 327, 331, 335, 336 |
| Gata, *Cabo de* | E | gatte, (33v) | 3 | gatte, (16v) | 2 | gatte, (13v) | 3 | S d'Almeria, Andalousie | 274, 275, 345 |
| Gatseau, *Banc de* | F | | | | | gaste saux, (18v) | 1 | banc à l'O du pertuis de Maumusson | 224, 225 |
| Gibraltar, *Détroit de* | E | l'estroict de marocque, (33v) | 1 | destrois, estrois de maroc, (16v) | 2 | destroict de marroc, (13v) | 2 | passage maritime entre l'océan Atlantique et la mer Méditerranée | 274, 275, 336, 345, 349 |
| Gijón | E | jugon, (31v) | 2 | gignon, (15v) | 2 | juion, (9v, 10v, 11r, 12r/v) | 8 | à 9 milles, SE de Cabo Peñas, Asturies | 239, 261 |
| Gironde | F | | | | | gyronde, (12v) | 2 | estuaire de Garonne et Dordogne | 5, 167, 173, 176, 208, 219, 221-223, 225, 228-230, 238, 240, 241, 297, 321, 329, 331, 336, 345, 465, 467 |
| Glénan, *Îles de* | F | glenan, (23r) | 5 | glenan, (13r/v, 14v, 18v) | 15 | glenan, glynans, glenans, (11v/v, 39v, 47r/v, 51v, 76r/v, 77r, 78v, 79r, 85r) | 53 | archipel, à 14 milles, SE de Penmarch, Finistère | 28, 76-78, 168, 170-177, 193, 202, 205-207, 209, 230, 232, 236, 269, 345, 356 |
| Goodwin Sands | A | gont vint, (39r) | 2 | dunes, (7v) | 2 | gaudoyn, (56v) | 3 | à 5 milles, au large de Deal, Kent | 78, 115, 135, 136, 138 |
| Gouf | F | | | | | gouffre, (20v) | 2 | à 8 milles, O de Capbreton | 231, 232, 457 |
| Goulven | F | | | | | gouoyn, (50r) | 1 | à 3 milles, SE Pointe de Pontusval | 107 |

| Lieux (base SHOM) | N | Index **1490** (f°) : noms en nb de fois | | Index **1502** (f°) : noms en nb de fois | | Index **1520** (f°) : noms en nb de fois | | à proximité de | page |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Goutressent | F | | | | | goutressent, (49v) | 2 | entre Calais et Gravelines, Dunes d'Oye | 107 |
| Grassholm, *island* | A | grasormens, (19r/v) | 2 | gras hormes, (10v, 11r/v) | 5 | gras hormes, (52v, 61v) | 5 | à 6 milles, O de Skomer Island | 156-159, 345 |
| Gravelines | F | gravelingues, (5v) | 1 | gravalingues, (3v) | 2 | gravelingue, (49v) | 1 | à 10 milles, E de Calais | 104, 107, 110 |
| Graville | F | | | | | graville, (83r) | 2 | | 125, 127 |
| Gris-Nez, *Cap* | F | heurdiennes, (5v, 6r) | 2 | hurdrenes, (3v, 5r) | 4 | hurdrenes, hurdrunes, sordannes, (49v, 50r) | 4 | à 18 milles, (ht : 45 m), SE de Dover, littoral S du Pas de Calais | 104, 107, 110, 113, 116, 117, 142 |
| Groix, *Île de* | F | groye, (23v, 24r, 27v) | 4 | groie, groye, (13r/v, 14v) | 4 | groye, (47r, 51v, 74v, 75r/v) | 16 | à 4 milles, SO de Lorient | 170, 171, 174, 193, 200, 201, 203, 230, 236, 336, 343, 345 |
| Grouin du Cou, *Pointe* | F | | | | | chief de cors, (51v) | 2 | à La Tranche-sur-Mer, Vendée | 171 |
| Guardia, *La* (A Guarda) | E | garde, (32r) | 1 | | | | | face-Caminha, rio Miño, Portugal | 242, 343, 345 |
| Guérande | F | | | | | guerrande, (46v, 63v, 64r, 70v, 71r, 72v) | 18 | à 19 km, O de Saint-Nazaire | 17, 21, 23, 191, 197, 210-212 |
| Guernesey | A | genesay, grenesay, (2r, 5v, 13v, 14r) | 5 | grenese, greneuse, (2r, 4r, 8r, 25r) | 9 | grenoise, (8r, 48r, 49r, 50v, 52v, 54r, 61r) | 19 | à 24 milles, SO du Cap de La Hague | 72, 100-107, 110-112, 131, 142, 144, 147, 151, 153, 292, 300, 343, 345, 346, 348 |
| Guetaria | E | quictare, (31r) | 2 | quitaire, (15r) | 2 | voir *San Antón* | | à 9 milles, O de San Sebastian, Pays Basque | 240, 245, 248, 346, 348 |
| Guyenne | F | | | | | guyenne, (7v, 14r) | 2 | Région de l'Aquitaine, actuellement | 23, 101, 228, 245, 279, 306, 355, 453 |
| Hague, *Cap de La* | F | hougue, (2v, 15v, 24r) | 5 | hague, (2, 8v, 14r) | 7 | hacque, hague, houcque, (7r, 8r, 50v, 51v, 52v) | 6 | NO de la péninsule de Cherbourg | 100, 102, 103, 107, 111, 112, 120, 121, 131, 144, 146, 147, 149, 153, 164, 171, 172, 346, 348 |
| Handfast Point | A | | | holfal, (5r) | 1 | sainct nonys, (53v, 58r) | 3 | à 2 milles, S de Poole Harbour | 135 |
| Harfleur | F | | | harfleur, (4r) | | herflour, (83r) | 2 | Embouchure de la Seine, rive nord, face-Honfleur | 10, 14, 123-125 |
| Haute Côte, *St. Nicolas de* | F | | | | | sainct nicolas de haulte couste, (60v) | 1 | N de Boulogne | 151 |
| Havre, *Le* | F | | | | | lavre, (49v) | 1 | rive droite de l'estuaire de la Seine | 18, 20, 103, 107, 122, 124, 178, 213 |
| Hércules, *Torre de* | E | | | | | tour de fer, (37r, 38r, 63r) | 3 | phare, N de La Coruña | 163, 265-267 |
| Herm, *Île d'* | A | cere, (2r) | 1 | cert, (2v) | 1 | cert, erc, erf, (8r, 49r) | 2 | à 2 milles, E de Guernesey | 72, 100-102, 105, 112, 226 |
| Hève, *Cap de la* | F | chef, chief de caulx, (3r, 6r, 13v) | 3 | chef, chief de caulx, caux, (2v, 4r, 3v, 8v, 42v) | 5 | cap de caux, chief de caux, cul de caux, de caulx, (8r, 48r, 49r/v, 50r, 51v, 60v, 61r, 82r/v) | 19 | (ht : 100m), à 2 milles, NO du Havre | 102-105, 107, 109-111, 113, 116, 117, 125,-127, 144, 151, 153, 171, 320, 343-344, 346, 347, 348 |
| Higuer, *Cabo* | E | higuier, (28v, 30v) | 4 | | | fier, (9v, 11r, 12r, 14r/v, 20r/v, 21r/v, 22r) | 17 | à 1 mille, N de Fontarabie | 173, 176, 177, 231, 238, 240, 244, 245, 247, 249, 343 |
| Hoedic, *Île d'* | F | | | | | hudic, (72v, 73r) | 4 | 12 milles, SE de Quiberon, Morbihan | 187, 196, 197 |
| Holyhead | A | | | houlyhet, (11v) | 2 | houlyphet, olle, (61v, 62v) | 7 | sur Holy Island, le pays de Galles | 159, 163 |
| Honfleur | F | | | | | hanneflour, honnefleur, an-neflour, (1v, 82r/v) | 8 | Embouchure de la Seine, rive sud, face à Harfleur, Le Havre | 7, 24, 61, 123-127 |
| Horaine, *Plateau de la* | F | | | | | houraigne, (49r) | 1 | à 3 milles, NE de l'Île de Bréhat | 103, 105, 111 |
| Houat, *Île de* | F | | | | | hohac, houhac, (72v, 73r, 74r) | 12 | à 7 milles, SE de Quiberon, Morbihan | 197, 199, 320 |
| Hougue, *Saint-Vaast-la-* | F | houge, hougue, (3r, 6r) | 7 | hogue, (4v) | 1 | hogue, houcque, hocgue (48r, 49v, 51r, 54r, 55r, 61r, 80v) | 9 | à 5 milles, SE de Barfleur | 100, 103, 109, 111, 116, 117, 120, 121, 123, 342 |
| Hougues, *Les* | F | | | | | houcgueras, (81r) | 2 | Saint-Vaast-la-Hougue | 121 |
| Hourdel, *Pointe du* | F | | | ordelle, (4v) | 1 | ordelle, (50r) | 1 | S de la baie de Somme | 116, 117, 330, 444 |
| Irlande | Ir | | | hirlande, yr-lande, (12r/v, 20r) | 4 | hirlande, hyrlande, (8v, 62r/v) | 7 | Pays | 9, 23, 24, 28, 29, 78, 154, 156, 158-161, 163, 336, 341, 356, 357 |
| Iroise, *Mer d'* | F | chenal iraise, (4r) | 1 | channau hyr, (3r) | 1 | iresche, (48v) | 1 | de l'île de Sein-l'île d'Ouessant | 104, 105, 106, 107, 280, 281, 322 |
| Izaro, *Isla* | E | | | | | essayrault, (24v) | 2 | à 1 mille, E de Bermeo, Pays Basque | 177, 251 |
| Izustarri, *Punta* | E | | | | | hyssaris, (23r/v) | 2 | près de *n*umaya | 249 |
| Jaune, *basse* | F | roche blanche, (25v) | 2 | roche blanche, (13r) | 3 | basse (roche blanche), (47r) | 2 | roches à l'E de l'archipel des Glénan | 184, 193, 202, 230 |
| Jersey | A | jarsy, (2, 24r) | 3 | jarsaye, jarse, (2r, 14r) | 3 | gerse, jarsaye, jarse, (8r, 50v, 51v) | 4 | à 29 milles, SSO du Cap de La Hague | 100-102, 107, 112, 171, 172, 344, 346 |
| Jourdain (Nil) | E | jourdain, (33r, 34v) | 2 | jourdain, (1r, 16r, 17r) | 3 | jourdain, (13v) | 3 | Il s'agit du Nil, en tant que lieu de la naissance de Moïse | 5, 28, 60, 273-275, 317, 347, 355, 356 |
| Jument, *Île de la* | F | | | | | jument, (71r/v, 72r/v, 75v) | 5 | E du Golfe du Morbihan | 195, 196, 203 |

| Lieux (base SHOM) | N | Index **1490** (f°) : noms en | nb de fois | Index **1502** (f°) : noms en | nb de fois | Index **1520** (f°) : noms en | nb de fois | à proximité de | page |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Kinsale, *Old Head of* | Ir | viell, (18v) | 3 | veil, (12r/v) | 4 | quinsalle, veil, hyet, (62r/v, 63r) | 9 | à 5 milles, SO de Kinsale, Cork | 156, 158-161, 163, 164, 344, 346 |
| Kintyre, *Mull of* | A | | | cantier, tare, (11v, 12r/v) | 3 | cantier, tarc, tare, (62r/v) | 5 | péninsule du Kintyre, Écosse | 158-161 |
| La Rochelle | F | la rochelle, (22r, 23r, 26r) | 4 | la rochelle, (13v, 14r) | 3 | la rochelle, (1v, 19r, 40v, 87r) | 7 | La Rochelle, Charente-Maritime | 4-5, 7-8, 15, 21, 23-25, 30-31, 36-41, 43, 46-48, 61, 168, 170-171, 224-225, 227, 229-232, 285, 287, 306, 308, 321, 326, 329, 331, 346, 353-355, 465, 467 |
| Lambarde, *Plateau de la* | F | | | | | lamberte, (45r, 63v) | 3 | à 4 milles, SO de la Pointe de Chémoulin | 209, 210 |
| Lambay Island | A | | | lambaye, (12v) | 2 | lambaye, (62v) | 2 | à 10 milles, NE de Dublin | 160, 161 |
| Langrune-sur-Mer | F | | | | | longranget, (62v) | 2 | O d'Ouistreham, dpt du Calvados | 123 |
| Laredo | E | la radde, loredo, (27v, 31r/v) | 8 | la radde, laredou, (11r, 15r) | 6 | larede, laredo, laredou, (11r, 12v, 26v, 27r, 28v) | 11 | à 9 milles, O de Castro Urdiales, Cantabrie | 174, 176, 177, 236, 240, 241, 253-256, 343-346 |
| Larmor | F | | | | | nermor, (75r/v) | 6 | O du port de Lorient, Morbihan | 201, 203, 346 |
| Lastres, *Cabo* | E | | | | | laistres, lestres, (12r) | 2 | à 2 milles, SE de Lastres, Asturies | 163, 237, 348 |
| Lata, *Cabo de* | E | cap de la terre, (29r) | 1 | | | late, (14v) | 2 | à 3,5 milles, N de Santander | 238, 245, 257, 346 |
| Lavardin, *Plateau du* | F | | | | | lavardyn, (40v) | 3 | à 3 milles, O de La Rochelle | 227, 229, 231 |
| Lavau-sur-Loire | F | | | | | la vaux, (66v, 67r/v) | 15 | sur la rive N de la Loire | 208, 214, 215 |
| Lequeitio | E | | | | | questine, questive, (9v, 12v, 24r) | 4 | à 9 milles, SE de Bermeo, Biscaye | 173, 241, 249, 250 |
| Levant | F | | | | | lovant, (53v) | 2 | régions et pays vers l'Est | 95, 147, 357, 453 |
| Lévi, *Cap* | F | | | | | capploit, lugue, (49r, 80r, 81r) | 10 | à 6 milles, NE de Cherbourg, Manche | 105, 119-121, 453 |
| Libourne | F | | | | | libourne, lybourne, (17r/v) | 13 | à 49 km, SE du Bec d'Ambès, Dordogne | 223, 279, 344, 346, 455, 457 |
| Liencres | E | | | | | lyncres, (30v, 31r) | 5 | à 7 milles, O de Santander | 259, 343, 347 |
| Lisbonne | P | lissebonne, (28r, 30v) | 3 | | | | | capitale du Portugal | 9-11, 13, 22, 24, 94, 175, 236, 238, 240, 270-271, 308, 344, 346 |
| Lizard Point | A | lesart, lesert, (8v, 9v, 14v, 17r, 21v, 29v) | 12 | lessart, (5r, 6r, 8v, 9r, 10r) | 12 | lessart, lissart, grede, (8v, 12v, 52r, 53r/v, 54r/v, 55r, 61r) | 21 | à 21 milles, E de Land's End, Cornwall | 132, 133, 144, 147, 149-151, 153, 161-162, 165, 238, 239, 271, 338, 345, 346 |
| Llanes | E | lagues, (31r/v) | 2 | lagues, (15r) | 2 | lagues, langues, lenes, (11v, 12v, 63r) | 6 | à 14 milles, SE de Ribadesella | 163, 177, 236, 240, 241, 346, 347, 348 |
| Lochrist | F | | | | | baranchier sainct crist, (48v) | 1 | à 1 mille, NO de la Pointe Saint-Mathieu | 105 |
| Locmaria | F | | | | | lomaria, (46v, 74r) | 2 | S de Belle-Île | 187, 201 |
| Locmariaquer | F | | | | | lomaria, (71r/v, 72r) | 5 | O du Golfe du Morbihan | 195, 196 |
| Locpezran | F | | | | | lopediran, (75v) | 1 | Kernevel, O de Lorient | 203 |
| Loctudy | F | | | | | lautudic, (78r) | 2 | à 8 milles, E de Penmarc'h | 207 |
| Loire | F | laire, (22v) | 1 | laire, (14v) | 1 | loyre, (45r/v, 63v, 72v) | 6 | fleuve, embouchure-Saint-Nazaire | 5, 9, 14, 17-22, 28, 89, 167, 168, 181, 188-191, 197, 208-217, 282, 285, 286, 297, 306, 308, 321, 354, 356, 465, 467 |
| Longeterre | F | | | | | longue serre, longue surre, (69v, 70r/v) | 5 | banc devant le Port du Collet, Bourgneuf-en-Retz | 187, 189, 191 |
| Longships Rocks | A | lanchip, longues chippes, (9r, 17r, 19v) | 4 | lanchip, longues chippes, (67, 8r, 10r) | 4 | longues chippes, (52r, 53r) | 4 | à 1 mille, O de Land's End | 132, 133, 142, 150, 151, 158, 340, 345, 346 |
| Lopyn | B | loppin, (40r) | 1 | loupin, (3r) | 1 | lopyn, (8v) | 1 | pointe S de l'Escault ; en terre | 103, 115 |
| Lormont | F | | | | | lormont, (18r) | 1 | à 9 milles, S du Bec d'Ambès, Garonne | 225 |
| Luarca | E | lienarque, (31v) | 2 | lienarque, (15v) | 2 | lincres, luercque, luerques, (10r, 13r, 32v) | 7 | à 22 milles, E de Ribadeo, Asturies | 175, 240, 241, 261, 346, 347 |
| Lundy Island | A | londay, (9v, 14v, 18r, 19r, 40r15r) | 7 | londaie, lon-daye, (10r/v, 11v) | 7 | londay, londaye, loudaye, (52v, 61r/v, 62v, 63r) | 12 | entrée du Bristol Channel | 132, 144, 156-161, 163, 346 |
| Lune | E | | | | | 4 cornes, lune, (21v) | 2 | montagne Jaizkibel, Fontarabie | 246, 247 |
| Macau | F | | | | | macaust, (15r) | 2 | O du Bec d'Ambès, Garonne | 222, 225 |
| Machichaco, Cabo | E | marchichaque, marticacho, (27v, 28v, 29r) | 4 | martichaco, (15r) | 1 | machessac, marthicaco, (9v, 10r/v, 11r, 14v, 25v) | 11 | à 2,5 milles, NO de Bermeo | 173-176, 236, 238, 245, 251, 257, 343, 345-347, 349 |
| Madeleine | F | | | | | magdalenne, (29r/v) | 2 | péninsule, N de Santander | 257 |
| Madère, *Île* | P | | | | | madere, (12r, 95r) | 2 | à 455 milles, de Cabo São Vicente | 81, 82, 165, 237, 270, 306, 336, 349 |

| Lieux (base SHOM) | N | Index **1490** (f°) : noms en nb de fois | | Index **1502** (f°) : noms en nb de fois | | Index **1520** (f°) : noms en nb de fois | | à proximité de | page |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Malhara | F | | | | | malhara, (76v, 79r) | 2 | Île aux Moutons, Pen A Guern, Glénan | 205, 207 |
| Malin Head | Ir | | | malines, (12v) | 1 | | | le point le plus N de l'Irlande | 161 |
| Mallorca (Baléares) | E | maillorques, (33v) | 2 | maillorgues, (16v) | 3 | maillorgues, (13v) | 2 | Islas Baleares, E de l'Espagne | 275, 345, 346 |
| Man, Isle of | A | isle de man, (18v) | 2 | isle de man, (10v, 11v) | 3 | isle man, isle de man, isle men, (8v, 12r, 52v, 61v, 62r/v) | 8 | en mer d'Irlande,-20 milles, S E de Mull of Galloway | 9, 156-159, 161, 163, 179 |
| Manche / Channel (A) | F | chenal, (21r) | 1 | chanau, 9r) | 2 | ferree, (50v) | 2 | mer entre la France et l'Angleterre | 4, 7, 9, 22, 28, 56, 72, 99, 101, 103, 105-107, 111-112, 117, 129, 131, 133-135, 142, 147, 149, 151-152, 162, 289, 321, 331, 352, 356-357, 453, 462, 466 |
| Marguerites | F | | | | | margarites, (16r) | 2 | banc de sable, SO de Meschers | 221 |
| Martinière, *La* | F | | | | | martiniere, (67v) | 4 | sur la rive S de la Loire | 215 |
| Maumusson, *Pertuis de* | F | maumusson, (22v) | 1 | maumusson, (14r, 18v) | 1 | momusson, (14r) | 1 | détroit, entre l'île d'Oléron et le littoral | 168, 224, 225, 245 |
| Mauvaise, *banc de la* | F | | | | | mauvaise, (15v) | 3 | banc de sable, O de la Pointe de la Coubre | 219, 224 |
| Méaban, *Île de* | F | | | | | merbant, merbanc, (72r, 73r) | 6 | à 2 milles, SO du Golfe du Morbihan | 196, 197, 199 |
| Meloine, *Plateau de la* | F | | | melmenne, melenen, (2r) | 2 | melenem, (8r) | 1 | à 8 milles, NE de l'Île de Batz | 100, 101, 144 |
| Meschers | F | | | | | mechers, meschers, meschiers, (16r/v) | 8 | N du Bec d'Ambès, Gironde | 219, 221, 346, 348 |
| Meule, *Port la* | F | | | | | meulle, (42v, 43r/v) | 3 | port-l'O de l'île d'Yeu | 182-184 |
| Milford Haven | A | nulleforde, (18r, 19v) | 2 | mile forde, mille de forde, (10v, 11r) | 1 | nulledefort, nulleforde, nullefort, ville forde, (8v, 52v, 61v, 62v) | 5 | estuaire, extrémité SO du pays de Galles | 156-159, 161 |
| Mindin | F | | | | | maudyn, (46r) | 1 | sur la rive S de la Loire | 210 |
| Mizen Head | Ir | musenes, (19v, 20r) | 2 | musenes, (12r) | 2 | musenes, (62r) | 2 | péninsule de Carbery, Cork | 158, 159, 346 |
| Molène, *Île de* | F | molenes, (4v) | 1 | moilenes, (3r) | 1 | moulenent, (51r) | 1 | à 5 milles, SE de l'Île d'Ouessant | 101, 104, 106, 109 |
| Mondego, *Cabo* | P | mondegene, (32v) | 2 | mondego, (16r) | 2 | mondego, montegue, (13v, 32v, 39v) | 8 | à 53 milles, NE des Íslas Berlengas | 240, 242, 243, 346, 347 |
| Morbihan | F | | | | | morbien, (71r/v, 72r, 73r) | 11 | région de Vannes | 187, 193-197, 199, 308, 320, 465 |
| Morées, *banc des* | F | | | | | moreez, morees, (46r, 64v, 64v) | 8 | banc à 1,5 mille, SO de Saint-Nazaire | 210, 211, 213 |
| Mortagne-sur-Gironde | F | | | | | mortaigne, (16v) | 1 | N de Blaye - Gironde | 221 |
| Motrico | E | monterque, (31r) | 2 | montrigo, (15r) | 2 | montrigue, montriques, (12v) | 3 | 1 mille, NE de Deba, Guipuscoa, Pays Basque (Mutriku) | 175, 240, 241 |
| Mousehole | A | mont sole, (7r, 9v, 10v) | 3 | monsole, monsolle, (5r, 62v) | 3 | monsolle monsoulle, (53v, 60v) | 4 | port de Mounts Bay, Cornouailles | 130-134, 141 |
| Mouton, *Pointe du* | F | | | | | montons, (72r) | 2 | pointe E du Golfe du Morbihan | 195, 196 |
| Moutons, *Île aux* | F | isle montons, (25v) | 2 | isle de moncons, (13r) | 2 | isle de mouton, molinnez, (47r, 76r/v, 77r, 78v, 79r) | 16 | à 3 milles, NO des îles de Glénan | 193, 202, 203, 204, 207, 230 |
| Moutons, *roche des* | F | | | | | monstons, montons, (66r, 72r) | 2 | sur la rive N de la Loire,-Donges | 193, 195, 196, 202, 203, 204, 207, 214, 230 |
| Mude | Fl | mue, nue, (4r, 5r) | 2 | | | | | tour face-L'Écluse, rive O du Zwyn | 102, 110, 113, 114 |
| Mugía | E | mongie, (20v, 32r) | 2 | mongie, (15v) | 2 | mongie, (13v) | 2 | à 3,5 milles, S de Cabo Villano | 162, 240, 242, 243, 346 |
| Muros | E | | | mores, (15v) | 2 | mores, (13r) | 2 | S E de Cabo Finisterre, Ría de Muros | 240, 243, 344, 346 |
| Nantes | F | | | | | nantes, (63r, 68v, 69r) | 5 | ville sur la Loire, limite maritime | 9, 14-15, 17, 19, 22-23, 54, 170, 181, 183, 209-210, 212-213, 215-217, 231, 285, 299, 317, 325, 339, 456, 465-467 |
| Needles Point | A | aguillons, aiguillons, (8r, 11v, 17v) | 4 | aguillons, (4r, 5v, 7r, 10r, 12r) | 8 | aguillons, (52r, 53r, 62r) | 4 | rochers et pointe, E de l'Île de Wight | 110, 130, 131, 135-137, 148, 150, 151, 346 |
| Nieuport | B | | | | | nys port, nysport, (53v, 55v) | 3 | Flandre-Occidentale, SO d'Ostende | 113 |
| Noirmoutier, *Île de* | F | | | | | noirmonstier, noirmonster, noirmoustier, (19v, 44v, 45v, 69r/v) | 12 | île qui ferme au S la baie de Bourgneuf, Vendée | 18, 20, 21, 175, 183, 185-190, 210, 212, 227, 333, 344, 346 |
| Noja, *Ensenada de* | E | | | | | noges, (27v) | 2 | à 2,5 milles, NO de Santoña | 254, 255 |
| Normandie | F | normendie, (6r, 12v) | 2 | normendie, (4v, 8r, 25r, 27r) | 2 | normandie, normendie, (7v, 47v, 49v, 53v, 60v, 90r) | 7 | région N Centre de la France | 4, 13, 20, 23, 49, 94, 101, 111-112, 116-117, 125, 135, 142, 147, 151, 289, 292-294, 299-300, 310, 329, 352-353, 465-466 |

| Lieux (base SHOM) | N | Index **1490** (f°) : noms en nb de fois | | Index **1502** (f°) : noms en nb de fois | | Index **1520** (f°) : noms en nb de fois | | à proximité de | page |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Notre-Dame | F | notre dame, (25v) | 2 | | | | | Île Penfret aux Glénan | 4, 13, 20, 23, 49, 94, 101, 111, 112, 116, 117, 135, 142, 147, 151, 289, 292-294, 299, 300, 303, 310, 329 |
| Notre-Dame-de-Cavernes | F | | | | | nostre dame, (17r) | 1 | Lugon | v. Cavernes |
| Notre-Dame-de-Larmor | F | | | | | nostre dame de nermor, (75v) | 1 | Larmor-Plage, près de lorient | v. Larmor |
| Notre-Dame-de-Monts | F | | | | | nostre dame de mons, (70r) | 1 | N de Saint-Gilles-sur-Vie, en terre | 189 |
| Notre-Dame-des-Moutiers | F | | | | | nostre dame des motiers, (69v) | 1 | à 2 milles, NO du port du Collet,-Bourgneuf-en-Retz | 186, 187 |
| Ogoño, *Cabo* | E | | | | | hogoingne, (24r) | 2 | à 3 milles, E de Bermeo | 251 |
| Oléron, *Île d'* | F | | | | | olayron, oloyron, (11r, 18v, 20r, 86v, 95r) | 11 | S de La Rochelle, Charente-Maritime | 5, 8, 16, 29, 176, 224-229, 277, 279, 285, 288-307, 310, 322, 327, 336, 354-357 |
| Olonne | F | olonne, (22v, 23v, 27v) | 4 | hollonne, holonne, (13v, 14r, 15r) | 4 | olonne, olone, (1v, 10r/v, 19r/v, 20r, 39r, 40r, 41r, 51v, 91r) | 21 | à 14 milles, SE de Saint-Gilles-sur-Vie | 7, 17-19, 61, 168, 170, 171, 174, 175, 177-179, 224, 227, 229, 232, 236, 267, 269, 297, 306, 322, 333, 342-346, 349, 354, 366, 388 |
| Onival | F | | | obanes, (4v) | 1 | obanes, (50r) | | à 7,5 milles, SO de la baie de Somme | 116, 151 |
| Orfordness | F | | | | | coullere de gernemue, (53v) | 1 | Orford et River Alde, chenal, Suffolk | 135 |
| Oriñon, *Ensenada de* | E | | | | | orynon, (12v) | 2 | à 12 milles, NO de Bilbao, | 241 |
| Ortegal, *Cabo* | E | ortiguere, (29r, 30r, 32r) | 8 | ortiguer, (15v) | 2 | hortigueres, ortigueres, (10r, 12r, 13r, 15r, 33v, 35r/v, 36r/v, 39v, 40r, 63r) | 36 | côte nord de la Galice | 163, 174, 175, 179, 238, 240, 243, 245, 247, 262, 263, 265, 269, 271, 343, 346, 347, 349 |
| Ostende | B | ostende, (3v, 4r) | 2 | ostande, os-tandes, (3r/v) | 4 | ostande, ostandes, ostandez, ostande, (8v, 49v, 51r) | 10 | Belgique (au Moyen Âge, Flandre française) | 102-104, 107, 109, 113, 147, 151, 173, 345, 347 |
| Ouessant, *Île d'* | F | oissant, (27r, 29v, 30r) | 16 | oyssant, (3r, 8r/v, 9r) | 11 | aissent, oyssant, (12r, 54v, 55r, 49r, 61r) | 8 | à 15 milles, NO de la Pointe Saint-Mathieu | 56, 104, 105, 106, 109, 142, 144, 146, 147, 149, 153, 162, 163, 172, 174, 179, 193, 232, 236, 237, 238, 271, 292, 336, 338, 342, 345, 347, 348, 349, 353 |
| Ouistreham | F | | | | | estrahan, (81v) | 5 | au débouché du port de Caen | 123, 347 |
| Padstow | A | padisco, (18r) | 1 | padiston, (10v) | 1 | padiston, (52r) | 1 | à 38 milles, NE de Cape Cornwall | 156, 157 |
| Paimbeuf | F | | | | | pain beuf, (66r/v, 67r) | 5 | sur la rive S de la Loire | 214, 215 |
| Palais, *Le* | F | | | | | polains, polayns, (74r/v) | 2 | côte N de Belle-Île | 45, 50, 51, 53, 199, 200, 201, 219, 257, 315 |
| Pallice, *La* | F | la palice, (23r) | 1 | la palice, (13v) | 1 | la paillisse, (40v) | 1 | à l'O de La Rochelle, port de pêche | 170, 231, 347 |
| Pas de Calais | F | estroit, estroict de callays, (3r, 8v, 39r, 40v) | 4 | strette, stricte de calais, (3r, 4r, 5v, 10r) | 5 | estroict, estricte de calays, (8v, 55r) | 2 | détroit qui sépare la France de l'Angleterre | 78, 101-103, 113, 130, 132, 135, 146, 149, 151-152, 164, 336 |
| Pasajes | E | passaige, (30v, 31r) | 2 | | | passage, (22r) | 3 | à 9 milles, SO de Cabo Higuer | 240, 246, 249, 320, 346 |
| Pedregal, *El* | E | | | | | faraillons, (15r) | 1 | N du promontoire de Peñas Cabo | 247 |
| Pellerin, *Le* | F | | | | | pelerin, pelerins, (67r/v, 68r) | 4 | sur la rive S de la Loire | 215 |
| Peñas, *Cabo* | E | pennes de gosson, (29r, 30r, 31v) | 5 | pennes de gonsan, gonson, (15v) | 2 | pannes, pennes de cosson, pannes de cousson, (9v, 10r, 11v, 12v, 13r, 14v, 15r, 39r) | 16 | Asturies | 173, 175, 177, 238, 239, 240, 241, 243, 245, 247, 267 |
| Penfret, *Île de* | F | | | penfret, (13r) | 1 | pain froit, (47r, 76r/v) | 7 | île E de l'archipel des Glénan | 193, 202, 205, 207, 230 |
| Pen-Hir, *Pointe de* | F | lesguille, (5v) | 1 | laginlle, (4r) | 1 | | | presqu'île de Crozon, Finistère | 111 |
| Penmarc'h, *Pointe de* | F | penmarch, pemmarch, (23r, 26r/v, 27v) | 7 | penmarch, (13r/v, 14v) | 7 | penmarch, pemmarch, (11v, 76r, 79r/v) | 16 | à 20 milles, SE de la Pointe du Raz, Finistère | 168, 170-172, 177, 193, 204, 205, 209, 230, 232, 236, 342 |
| Penryn | A | | | paren, (6v) | 1 | | | à 1 mille, NO de Falmouth | 134 |
| Père, *Pointe de la* | F | | | | | pere, (43v) | 1 | S de Port la Meule,-l'Île d'Yeu | 24, 184 |
| Picardie | F | picardie, (15v) | 2 | picardie, (9v) | 1 | picardie, (7v, 47v, 53v, 55r, 60v) | 6 | Région N de la France | 101, 111, 146-147, 149, 151, 164, 289, 327-329, 331, 352-353, 464 |
| Pierre-Moine | F | | | | | pierre moyne, (69v) | 1 | à 4 milles, au N du port de Noir-moutier | 187 |
| Pierre-Percée | F | | | | | pierre persee, (45r, 46v, 58r, 63v, 64r, 69r, 72v) | 7 | à 2 milles, S de Pornichet | 135, 257 |
| Pierre-Rouge, *Île de* | F | | | | | perauges, (66v, 67r) | 4 | roche devant Lavau-sur-loire | 214 |
| Pilier | F | | | | | pillier, (10r, 44v, 45r, 46v, 63r/v, 65v, 69r, 72v) | 18 | 2,5 milles, NO de Noirmoutier | 175, 185, 187, 197, 209-211, 213, 344, 346 |
| Pilours | F | | | | | perrourse, (19v) | 3 | à 1 mille, SO de Saint-Gilles-sur-Vie | 166, 227, 229 |
| Piriac | F | | | | | pyriac, (71r) | 1 | à 5 milles, N de la Pointe du Croisic | 191 |
| Pissot, *Le* | F | | | | | pyssot, (42v) | 1 | E de Port la Meule,-l'Île d'Yeu | 183, 320 |

| Lieux (base SHOM) | N | Index **1490** (f°) : noms en nb de fois | | Index **1502** (f°) : noms en nb de fois | | Index **1520** (f°) : noms en nb de fois | | à proximité de | page |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Plencia | E | | | | | plaissance, plaisance, (12v, 25r/v) | 4 | à 5 milles, NE de Bilbao, Biscaye | 241, 251, 344, 348 |
| Ploumoguer | F | | | | | plomegar, (49r) | 1 | N de la Pointe de Saint-Mathieu | 105 |
| Plymouth | A | plemue, (7v, 9v, 10v) | 3 | plemeure, plemue, plenur, (5r, 6v, 9r) | 3 | plemue, (53r, 54v, 55r, 60r/v, 61r, 83v) | 17 | N de Rame Head, Devon | 128, 130-134, 140, 141, 143, 147, 149, 151, 153, 162, 331, 336, 338, 346 |
| Poitou | F | | | | | poictou, (7v, 99r) | 2 | Province au centre de la France | 4, 7, 13, 18, 19, 20, 21, 22, 101, 173, 178, 186, 190, 203, 208, 212, 278, 285, 287, 288, 293, 297, 303, 305, 310, 313, 464, 466 |
| Pont-l'Abbé | F | | | | | pont l'abbe, (78r) | 1 | N de Loctudy, Finistère | 207 |
| Pontusval, *Pointe du* | F | liganam, (15r) | 1 | liganan, (2r) | 1 | gouain, liganan, (7v) | 2 | à 10 milles, NE de l'Île Vierge | 100, 101, 347 |
| Poole Harbour | A | | | polle, (5r, 7r) | 3 | poule, poulle, (51r, 53v, 58r) | 5 | à 14 milles, O de l'Île de Wight, Dorset | 130, 135, 136, 137, 151, 325, 331 |
| Pornic | F | | | | | pornic, (69v) | 2 | à 5 milles, E de la Pointe de Saint-Gildas | 187, 188 |
| Porsac'H, *basse* | F | | | | | le porc, (75v, 76r) | 2 | à 8 milles, NO de Groix, devant Doëlan | 203, 205 |
| Port-Blanc | F | | | | | port blanc, (7v, 52v) | 2 | à 7 milles, SE des Sept-Îles, Penvénan | 101, 131 |
| Port-Joinville | F | | | | | port breton, (44r) | 1 | Île d'Yeu | 229, 320 |
| Port-Hayrault | F | | | | | port hairault, (69r, 70v) | 2 | Baie du Pouliguen ou Baie de la Baule | 191, 210, 211 |
| Portland Bill | A | porlant, (7v, 9r, 10r, 11r, 13v, 14r, 16v, 17r, 21v) | 14 | porlant, (5r/v, 6r, 7r, 8r/v, 9r/v, 10r) | 13 | porlans, porlant, (52r, 53r/v, 54r, 55r, 58v, 59r) | 26 | promontoire, S de Weymouth, Dorset | 130-136, 138-139, 144, 146, 147, 149, 150, 151, 153, 162, 342, 343, 346, 347 |
| Port-Launay | F | | | | | lonays, (68r) | 6 | sur la rive N de la Loire | 215, 217 |
| Port Lavigne | F | | | | | port de la vigne, (68r/v) | 4 | sur la rive S de la Loire | 217 |
| Port-Louis | F | | | | | lopediran, (75v) | 1 | presqu'île, S de la rade de Lorient | 203 |
| Porto | P | | | porte, porto, (16r) | 2 | porto, (13v) | 2 | capitale du Portugal | 240, 243, 347, 349 |
| Portsall | F | | | porsal, (2r) | 1 | porsal, (7v, 47v, 49r, 50r) | 5 | E du Chenal du Four, Finistère | 100, 101, 105, 107, 111, 147 |
| Portsmouth | A | porsemue, (8r) | 1 | | | portemue, (52v) | 1 | face-l'Île de Wight, Solent | 130, 131, 137, 148 |
| Portugal | P | portugal, (28v, 29r, 32v) | 3 | portingal (8v, 15r, 16r) | 4 | portugal, portingal (12v, 13v, 53v) | 3 | Pays | 5, 7, 10, 13, 15, 21-22, 24-25, 28, 72, 82, 86, 90, 94, 96, 147, 162, 175, 238, 240-244, 270, 273, 323, 341, 355-356, 459, 463-465 |
| Portugalete | E | portugallete, (29r) | 1 | bilbau, (15r) | 2 | portegallet, bilbau (12v, 25r) | 1 | à l'entrée du port de Bilbao | 241, 251 |
| Poulains, *Pointe des* | F | | | | | poulains, (74v) | 1 | presqu'île, pointe N de Belle-Île | 176, 200-201 |
| Pouliguen, *Le* | F | | | | | poleguyen, (71r) | 1 | Baie du Pouliguen ou Baie de la Baule | 191, 201-211 |
| Pravia | E | prouve, (31v) | 2 | pronne, (15v) | 2 | arcedo, prouve, (13r) | 3 | à 11 milles, SO de Cabo Peñas | 240, 241, 343, 347 |
| Prawle Point | A | bieure, (17r) | 2 | bieurres, (10r) | 2 | bieurres, bieurre, (52r) | 2 | à 3,5 milles, SO de Start Point | 141, 150, 151, 347 |
| Prior, *Cabo* | E | prieure, prior, (27r, 32r) | 5 | prioul, (15v) | 2 | priour, (11v, 13r, 15r, 36r/v, 37r/v, 40r, 63r) | 26 | à 21 milles, SO de Cabo Ortegal | 163, 177, 236, 240-243, 247, 264, 265, 267, 271, 319, 342, 344, 346, 347 |
| Puerto de Huelva | E | | | dolues, (16r) | 2 | dolues, (13v) | 2 | à 48 milles, NO de Cadix | 238, 242, 245, 347, 348, 448 |
| Quejo, *Cabo* | E | | | | | cavos de queschos, (26v, 28r/v, 29r) | 6 | à 5,5 milles, NO dde Santoña | 253, 255 |
| Quiberon | F | | | | | cabarain, (47r, 72v, 73r/v, 74r/v) | 13 | presqu'île de Quiberon, Morbihan | 191, 193, 197, 198, 199, 201 |
| Quimperlé | F | | | | | camperle, camperlle, campelle, (75v, 76r) | 5 | anse du Pouldu, à 8 milles, NO de Lorient | 203, 205, 346, 347 |
| Rame Head | A | rame, (17r) | 2 | rame, (10r) | 2 | rame, (52r) | 2 | à 2,5 milles, O de Plymouth Sound | 141, 150, 151, 345, 347 |
| Ramsey Island | A | ramaise, (18r) | 1 | ramaises, (10v) | 1 | ramaises, remeze, (8v, 52v,62v) | 5 | à 0,5 milles, O de David's Head, Galles | 156, 157, 161, 163 |
| Rance, *La* | F | rosee, (2r) | 1 | | | lorance, (8r) | 1 | fleuve qui se jette dans la Manche-Saint-Malo | 100, 101 |
| Ras Ibn Hani | S | dinaco, (34v) | 2 | cinaco, dionaco, (17r) | 2 | dynaco, (14r) | 2 | cap près de Lattaquié en Syrie | 274, 275 |
| Ratier, *banc du* | F | | | | | ratier, (82r/v) | 5 | S de l'embouchure de la Seine | 123, 125 |
| Raure, *banc du* | F | | | | | raure, (45v, 64r) | 5 | S de la Pointe de Chémoulin | 209, 211 |
| Raz, *Pointe du* v. *Raz de Sein* | F | fontenault, ras, (23v, 26r, 30r) | 3 | fontenault, ras, (13r/v) | 3 | fontenaux, fonteneau, (7v, 47v, 50r, 51v, 52v) | 7 | ou Pointe du Raz de Fontenay, face-l'Île de Sein, Finistère | 101, 106-108, 131, 170-171, 230, 240, 447-448 |

| Lieux (base SHOM) | N | Index **1490** (f°) : noms en nb de fois | | Index **1502** (f°) : noms en nb de fois | | Index **1520** (f°) : noms en nb de fois | | à proximité de | page |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ré, *Île de* | F | | | | | re, (10r, 18v, 20r) | 4 | île face à La Rochelle | 171, 175, 183, 224, 226, 227, 229, 230, 301, 336, 354 |
| Recoux, *Les* | F | | | | | recoux, (19v, 43v, 44r) | 3 | roches, Pointe des Corbeaux, Île d'Yeu | 185, 229 |
| Retz, *Pays de* | F | | | | | raix, retz, (66r/v, 69r, 70v, 71r) | 10 | région maritime au S de la Loire | 28, 187-189, 191, 195, 214, 297, 356, 432, 448-449, 457-458 |
| Ribadeo | E | rebedebe, (31v) | 2 | ribedaine, (15v) | 2 | ribedoe, rybedoe,(10r, 11r/v, 12r, 13r, 14v, 15r, 32v, 33r, 39r/v, 63r) | 27 | à 31 milles, SE de Cabo de Bares, Galice | 163, 165, 175-177, 179, 237, 240, 241, 243, 245, 247, 261, 268, 269, 343, 345, 346, 348, 349 |
| Ribadesella | E | ribedeceille, (31v) | 2 | ribedecelle, (15r/v) | 2 | rebedeseille, rybeceille, rydelles, (10r, 12v) | 4 | à 36 milles, SO de Cabo Peñas, Asturies | 163, 175, 237, 240, 241, 253, 258, 343, 346, 348 |
| Riez, *Pays de* | F | | | | | rye, (17v) | 1 | territoire au N de Saint-Gilles-sur-Vie | 166, 229, 279 |
| Roca, *Cabo da* | P | rocque de chistres, (33r) | 2 | rocque de cintre, (16r) | 2 | rocque de cyntre, cyntez, cyntes, syntez,(40r, 13v) | 5 | à 42 km, NO de Lisbonne | 175, 242-245, 270, 271, 344, 348 |
| Rochebonne, *Plateau de* | F | | | | | roche bonne, (11v) | 1 | à 30 milles, SO des Sables d'Olonne | 177, 347 |
| Roches Douvres, *Plateau des* | F | roquetonne, (2r, 14r) | 2 | roquetone, (2v, 4r) | 2 | rocquedoe, roucquedoue, roquedoue, (8r, 48r, 52v, 61r) | 6 | à 15 milles, NE de l'Île de Bréhat | 131, 144, 153 |
| Romney, *Old* | A | romane, (8r, 10r, 12r, 17v) | 8 | romane, (5v, 6r, 7v, 8v, 10v) | 8 | romenay, romenays, (52r/v, 53v, 57r) | 8 | à 2 milles, à l'intérieur de New Romney | 130-132, 134-136, 138, 144, 150, 151, 343, 345, 348 |
| Roque de La Risle, *Pointe de la* | F | | | | | rocque de risle, (82r) | 2 | à 7,5 milles, sur la Seine,-l'O d'Honfleur | 125 |
| Roque de Thau | F | | | | | rocque d'ostaux, (16v) | 1 | port au S de Blaye, Gironde | 223 |
| Rouen | F | | | rouen, (1r, 29v) | 2 | rouen, (86v, 90v, 99r) | 3 | à 130 km de l'embouchure de la Seine | 4, 8-10, 13-16, 23-24, 27-43, 49-54, 58, 60, 94, 285, 289, 295, 312-314, 317, 355-356, 358, 465 |
| Royan | F | | | | | ryan, (16r/v) | 10 | au N de l'embouchure de la Gironde | 219, 221, 325, 344, 348 |
| Sablaires, *banc des* | F | | | | | sableres, (19v) | 1 | face-Port-Joinville ou port Breton, Île d'Yeu | 229, 320 |
| Saint Alban's Head | A | saincte theline, (17r/v) | 2 | sainct anthealine, antheuline, (9v, 10r) | 4 | saincte antealine, alayne, anteulyne, estellyne, anteuline, (51r, 53v, 55r, 58v, 60v) | 5 | à 16 milles, E de Portland Bill | 135, 137, 139, 149-151, 162, 164, 343, 346-348 |
| Saint-Cyr-en Retz | F | | | | | sainct sire en raix, (59v, 70v) | 5 | à 5 km, E de Bourgneuf-en-Retz | 187, 189, 191 |
| Saint David's Head | A | | | | | sainct david, cansalle, (62v, 63r) | 2 | limite S de la Mer d'Irlande, Galles | 163 |
| Saint-Denis-d'Oléron | F | | | | | sainct denis, denys, (18v, 20r) | 7 | N de l'Île d'Oléron, Pointe des Baleines | 225, 227, 229 |
| Saint-Etienne | F | | | | | sainct estienne, (10r, 18v, 19r, 20r) | 8 | Ars-en-Ré, Pointe des Baleines | 175, 226, 227, 229 |
| Saint-François | F | | | | | sainct francoys, (75v) | 2 | ancienne chapelle de la Pointe de Gâvres,-Lorient | 203 |
| Saint George's Channel | A | | | | | saint george, (8v, 63r) | 3 | bras de mer qui sépare l'Irlande du pays de Galles | 161, 163 |
| Saint-Gildas, *Pointe de* | F | | | | | chevesche, (68v, 70v) | 2 | à 5 milles, O de Pornic | 187, 189, 191, 193, 197, 202, 203, 210, 230 |
| Saint-Gilles-sur-Vie | F | | | | | sainct gilles sur vie, (1v, 17v, 91r) | 4 | à 13 milles, NO des Sables d'Olonne | 4, 7, 10, 12-19, 22, 25, 26, 42, 61, 94, 229, 279, 297, 317, 322, 325, 467 |
| Saint Govan's Head | Ir | | | | | escamaye, batisco, (62v) | 2 | à 8 milles, SO de Caldey island | 159, 161 |
| Saint-Guénolé | F | | | | | sainct grimoloys, (71r) | 1 | ou Saint-Guinolais-Batz-sur-Mer | 191 |
| Saint Helen's Road | A | saincte helaine, (11v, 12r, 13v,17v, 21v, 22r) | 7 | saincte heleine, (7r/v, 8v, 10r) | 7 | | | Pointe E d'Île de Wight | 136, 142, 144, 150, 162 |
| Saint-Jacques, *Pointe de* | F | | | | | bon sainct, (46v, 71r, 72r, 73r/v) | 17 | S du Golfe du Morbihan, Presqu'Île de Rhuys | 149, 162, 191, 193, 196, 197, 199, 201, 237 |
| Saint-Jean | F | | | | | sainct jehan, (60v) | 1 | rade d'Ambleteuse, N de Boulogne | 151, 229 |
| Saint-Jean-de-Luz | F | | | | | sainct jehan de lucz, sainct jehan de lux,(9v, 11r, 14r, 20v, 21v) | 7 | à 10 milles, SO du Boucau de Bayonne | 173, 176, 231, 245, 247 |
| Saint-Jean-du-Pérot | F | | | | | sainct jehan du perrot, (68v) | 1 | quartier O du port de La Rochelle | 231 |
| Saint-Julien | F | | | | | sainct julian, (68v, 69r) | 2 | quartier, au centre de Nantes | 211, 217, 329 |
| Saint-Lazare | F | | | | | sainct ladre, (40v) | 1 | quartier NE du port de La Rochelle | 231 |
| Saint Margaret's Bay | A | saincte marguerite, (13r) | 2 | saincte marguerite, (6r, 8r) | 3 | saincte marguerite, (53v) | 1 | à 3 milles, NE de Dover, Kent | 132, 135, 138, 142 |
| Saint-Malo | F | sainct malo, (2r, 5r, 24r) | 4 | sainct malo, (2r, 3v, 14r, 28v) | 5 | sainct malo, (7v, 8r, 50v, 51r/v, 91r) | 7 | Port d'Ille-et-Vilaine, rive droite sur l'estuaire de la Rance | 9, 24, 56, 80, 100, 101, 104, 105, 107, 109, 171, 172, 295, 296, 297, 299, 321 |

| Lieux (base SHOM) | N | Index **1490** (f°) : noms en nb de fois | | Index **1502** (f°) : noms en nb de fois | | Index **1520** (f°) : noms en nb de fois | | à proximité de | page |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Saint-Marcouf, *îles* | F | | | marcoll, (3v) | 1 | sainct marsault, sainct macol, marcol, (48r, 49r, 51v, 81r/v) | 6 | archipel, O de la baie de Seine | 104, 105, 109, 111, 113, 123, 449 |
| Saint-Martin-de-Ré | F | sainct martin, (25r) | 1 | sainct martin, (13r) | 1 | | | port au centre N de l'Île de Ré | 230 |
| Saint-Mathieu, *Pointe* | F | sainct mahe, (1v, 5v, 23v, 24r, 37r) | 6 | sainct mahe, (4r, 13v, 20r) | 5 | sainct mahe, (7v, 48v, 50r/v, 51v, 52v, 86r) | 15 | Pointe du Finistère (ht : 20m), à 4 km au S du Conquet | 76, 98, 100, 101, 105-107, 110, 111, 131, 170, 171, 280-282, 286, 288, 330, 336-338, 342, 466 |
| Saint-Maurice | F | | | | | sainct maurice, (40v) | 1 | quartier E de La Rochelle-Laleu | 231 |
| Saint-Nazaire | F | | | | | sainct lesayres, lesaire (45r/v, 467, 63v, 64r/v, 65r/v, 66r/v, 67r, 69r) | 41 | ville-l'embouchure de la Loire | 187, 188, 209-211, 213-215 |
| Saint-Nicolas | F | | | | | sainct nicolas, (45r) | 2 | église de Barbâtre | 185 |
| Saint-Nicolas | F | | | | | sainct nicolas de haulte couste, (60v, 61r) | 7 | N de Boulogne | 151 |
| Saint-Nicolas | F | | | | | sainct nicolas, sainct nicollas, (80r, 81r) | 2 | église de Barfleur | 119, 121 |
| Saint-Nicolas | F | guydas, (25r/v) | 2 | sainct nicolas, (13r) | 2 | sainct nicolas, sainct nicollas, sainct guyndas, (47r, 76r, 77r) | 2 | île au NO des Glénan | 193, 200, 202, 203, 204, 230 |
| Saint-Nicolas | F | | | | | sainct nicolas, (83r) | 2 | église d'Honfleur | 127 |
| Saint-Nicolas, *Tour* | F | | | | | sainct nicolas, (40v) | 1 | tour E, entrée du port de La Rochelle | 231 |
| Saint-Nicolas-du-Corsept | F | | | | | sainct nicolas, (66r) | 7 | Corsept, sur la rive S de la Loire | 213, 214, 216 |
| Saint Patrick | A | sainct patric, (11r) | 3 | sainct patric, (6v, 7r) | 3 | | | Castle Point,-Dartmouth, Devon | 134, 136, 141, 145 |
| Saint-Philibert | F | | | | | sainct philibert, (70r) | 1 | église de Beauvoir-sur-Mer - Vendée | 189 |
| Saint-Pierre-d'Oléron | F | | | | | sainct pierre, (18v) | 1 | au centre de l'Île d'Oléron | 225 |
| Saint-Sébastien | F | sainct sebastian, (27v, 31r) | 3 | | | sainct sebastian, (70r/v) | 5 | chapelle disparue, Bourgneuf-en-Retz | 189 |
| Saint-Thomas | F | | | | | sainct thomas, (77r) | 1 | église de Benodet, Finistère | 206 |
| Saint-Vaast-la-Hougue | F | | | | | sainct val, saincte pernelle, (81r) | 4 | à 5 milles, S de Barfleur | 100, 103, 109, 111, 116, 117, 120, 121 |
| Saint-Valéry-en-Caux | F | | | | | sainct valeric de caulx, (51v, 52r) | 2 | à 14 milles, SO de Dieppe | 171 |
| Saint-Vincent | F | | | | | sainct vincent, (60v) | 1 | Pointe aux Oies, S d'Ambleteuse | 151 |
| Sainte-Adresse | F | chef de caulx, (3r, 13v) | 2 | antrenes, (4v) | 1 | | | Cap de La Hève, Chef-de-Caux | 103, 116, 126, 142 |
| Sainte-Barbe | F | | | | | barbe, (2r) | 1 | fêtée le 4 décembre | 61 |
| Sainte-Catherine, *banc de* | Fl | saincte katherine, (39v) | 1 | saincte katherine, (3v) | 1 | saincte catherine, katherine, (48v, 55v, 56r) | 14 | N de l'embouchure du Sluis - l'Écluse | 61, 78, 103, 104, 107, 113, 115, 249 |
| Sainte-Marie | F | | | | | saincte marie, (11r, 39r, 74r) | 4 | église de Sauzon, Belle-Île | 176, 201, 269 |
| Sainte-Marie-de-Ré | F | | | | | saincte marie, (19r) | 1 | S de l'Île de Ré | 227 |
| Saire, *Pointe de* | F | saire, (6r) | 1 | | | v. sainct val, (81r) | 1 | N de St Vaast-la-Hougue, Manche | 113, 116, 121, 123 |
| Saltee Islands | Ir | saltes, (18v) | 1 | saltaye, (12v) | 2 | saltay, saltaye, saltays, ongnatefforde, (62r/v, 63r) | 9 | à 9 milles, SO de Carnsore Point | 156, 160, 161, 163 |
| San Antón, *Isla* | E | | | | | catharie, catharye, (12v, 14r/v, 22v, 23r) | 8 | N de Guetaria | 234, 245, 248, 249, 253 |
| San Antón | E | | | | | sainct anthon, (26r) | 1 | église de Bilbao et de Castro Urdiales | 253 |
| San Ciprián, San Cibrao | E | sainct fabian, (31v) | 1 | sainct fabien, (15v) | 2 | sainct cyprian, cyprien, sainct fabian, (10r, 11v, 12r, 13r, 14v, 15r, 33r/v, 34r/v, 39v) | 22 | NE de Cervo, Galice. Ancienne île reliée au continent. | 175, 177, 237, 243, 245, 247, 260, 261, 263, 269 |
| San Juan Gaztelugatxe | E | | | | | sainct Johan de la peyngne, (14v) | 1 | à 1,5 mille de Cabo Machichaco | 245, 348 |
| San Martín de la Arena | E | | | | | sainct martin de l'araigne, de l'arenne, des aroungnes, des aryngnes, 11r, 12r/v, 31r/v) | 13 | ville de Suances, Cantabrie, 13 milles, O de Santander | 177, 179, 241, 254, 259, 348, 349 |
| San Nicolas, *Isla de* | E | | | | | sainct nycolas, nicolas, (24r) | 2 | NE de Lequeitio, Pays Basque | 249, 251 |
| San Sebastián | E | sainct sebastian, (27v, 31v) | 3 | sainct sebastien, (15r) | 3 | sainct sebastian, sainct sebastien, (10v,12v, 20v, 22r/v) | 9 | à 10 milles, SO de cabo Higuer | 174, 175, 231, 236, 240, 241, 247, 249, 257 |
| San Vicente de la Barquera | E | sainct vincent de la barquere, barquiere, (27, 31rv) | 3 | sainct vincent de la bacquere, (14v, 15v) | 3 | sainct vincent, sainct vincent de la barriquere, de la barquerie, (9v, 10v, 11r/v, 12v, 31v, 32r/v) | 14 | à 19 milles, O de Suances, Cantabrie | 173, 174, 176, 177, 236, 240, 241, 256, 258, 259, 261, 271 |
| Sanlúcar de Barrameda | P | | | sainct lucas de baremado, (16r) | 1 | saint lucas de baremedo, baremede, (13v,40r) | 5 | à 16 milles, N de Cadix | 242, 245, 271, 345, 347, 348 |
| Santa Catalina, *Cabo de* | E | | | | | saincte catherine, (23v, 24r) | 2 | à 1 mille, NO de Lequeitio | 173, 239, 241, 249, 250, 251, 259, 261, 348 |

| Lieux (base SHOM) | N | Index **1490** (fº) : noms en nb de fois | | Index **1502** (fº) : noms en nb de fois | | Index **1520** (fº) : noms en nb de fois | | à proximité de | page |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tamise, *Embouchure de la* | A | | | tamisse, (6r) | 1 | | | fleuve qui traverse Londres | 132, 135 |
| Tancarville | F | | | | | tanquarvylle, (82v) | 1 | pont qui traverse La Seine, au Havre | 125, 303 |
| Tazones, *Punta de la* | E | | | | | tansonne, (12r) | 1 | à 1 mille, N de Villaviciosa | 163, 237 |
| Teignouse, *Passage de la* | F | | | | | tignouse, partuys du bessic, bessyc, (46v, 72r, 73v, 74r) | 9 | entre l'extrémité de la presqu'île de Quiberon et l'Île d'Houat | 191, 196, 199, 201 |
| Tenby, *Port de* | A | | | | | teneby, (62v) | 1 | à 2 milles, N de Caldey Island, Galles | 161, 440 |
| Terre-Nègre, *Pointe de* | F | | | | | terre negre, (16r) | 1 | Saint-Palais-sur-Mer, au N de Royan | 219, 221 |
| Thanet, *Isle of* | A | tanet, (15r) | 1 | tanet, (3r, 6r, 10r) | 4 | tanet, tenet, (51r, 55r) | 5 | Pointe E du Kent, solidaire de la terre | 78, 102, 103, 109, 115, 132, 135, 146, 149, 164 |
| Tor Bay | A | thores, (17r) | 2 | torres, (10r) | 2 | torres, tourres, (8v, 52r, 84r) | 3 | baie, entre Exeter et Plymouth | 139, 150, 151, 161, 333, 347, 349 |
| Toriñana, *Cabo* | E | turcane, (20v, 28r) | 3 | | | turquerez, turqueres, (63r) | 2 | à 10 milles, N de Cabo Finisterre | 162, 163, 236 |
| Touques, Trouville-sur-Mer | F | | | | | toucque, toque, (81v, 83r) | 2 | à 5 mille, SO de l'embouchure de la Seine | 14, 123, 125, |
| Trafalgar, *Cabo* | E | treffallegar, (33r/v) | 2 | trefalgar, (16r/v) | 2 | trefalgar, (13v) | 2 | à 20 milles, SE de Cadix, Andalousie | 274, 275, 344, 349 |
| Tranche, *Pointe de la* | F | | | | | tranchee, tranchet, (42r/v, 43r) | 5 | S de l'Île d'Yeu | 181, 183, 184 |
| Truie, *basse La* | F | | | | | true, (69r) | 2 | à l'entrée du chenal de La Loire | 210 |
| Trupailles, *Les* | F | | | | | turpail, (41v) | 6 | NO. de l'Île d'Yeu | 181 |
| Tudy, *Île* | F | sainct udin, (26r) | 1 | sainct tud, (13v) | 1 | | | en face de Loctudy, Finistère | 200, 230 |
| Ulia, *Monte* | E | | | | | bataillere, (22r/v) | 2 | E de San Sebastián | 399 |
| Urgul, *Monte* | E | | | | | orgueilleux, (22r) | 2 | N de San Sebastián | 249 |
| Vache, *conche de* | | | | | | couhe de vache, (19v) | 1 | La Sèvre | 229 |
| Vannes | F | | | | | vanes, (71r) | 1 | au fond du Golfe du Morbihan | 195, 331 |
| Vasouy | F | | | | | vassuyc, pissouse, (82r/v) | 3 | E d'Honfleur | 125 |
| Vayres, *château de* | F | | | | | vaysres, (17v) | 1 | à 5 milles de Libourne, Dordogne | 279 |
| Verdon, *le* | F | | | | | verdon, (16r) | 1 | S de l'embouchure de la Gironde | 221 |
| Verme, *banc de* | F | | | | | verme, (45v, 64v, 65r/v) | 6 | SO du banc des Morées,-l'entrée du chenal de La Loire | 210 |
| Vey, *Baie du Grand* | F | vire, (3r) | 1 | | | vire, (50v) | 1 | à 6 milles, S des Îles Saint-Marcouf | 102, 109, 319 |
| Viana do Castallo | P | vienne, (32r) | 2 | vienne, (15v) | 2 | vienne, (13r) | 2 | à 11 milles, S de Caminha, Portugal | 240, 242, 243, 344, 345, 349 |
| Vieilles, *anse des* | F | | | | | veil, (42r) | 3 | S de l'Île d'Yeu | 181, 183 |
| Vierge, *Île* | F | bergroach, (1, 24r) | 3 | bergroach, (2r, 3r, 13v) | 4 | bergroach, breverac bregerac, lomelyen, (7v, 51v, 50r/v, 52v, 61r) | 8 | à 7 milles, NE de Portsall, Finistère | 8, 60, 61, 81, 100, 101, 104, 107, 109, 131, 153, 170, 171, 205, 345, 349, 434 |
| Vila do Conde | P | ville destote, (32v) | 2 | ville de conte, (15v, 16r) | 2 | ville de conte, vile de conte, (13r/v) | 2 | à 12,5 milles, N de Porto | 240, 242, 243, 349 |
| Villains, *Les* | F | | | | | villains, (77r/v, 78r) | 5 | E de l'anse de Bénodet, Les Mats | 206, 452 |
| Villain, *Le* | F | | | | | villain, (43v) | 2 | rochers, S de l'Île d'Yeu | 184 |
| Villano, *Cabo* | E | | | | | maillart, (25r/v) | 6 | à 7 milles, NO de Cabo Toriñana | 251, 349 |
| Villaviciosa | E | villevicieuse, (31v) | 2 | ville vicieuse, (15v) | 2 | ville vicieuse, (12v) | 3 | à 13 milles, E de Gijón | 56, 173, 240, 241, 343, 345, 348, 349 |
| Vivero | E | viveres, vivero, (27v, 31v, 32r/v) | 5 | umero, (15v) | 2 | viveres, viverez, (15r, 33r/v, 34r/v, 35r, 39v) | 15 | à 9 milles, SE de Cabo de Bares | 243, 261 |
| Wicklow Head | Ir | | | uquelo, (12v) | 2 | uquelo, (62v) | 2 | à 23 milles, S de Dublin | 160, 161 |
| Wight, *Isle of* | A | isle de wic, (8r, 9r, 10r, 11v, 13v, 15v, 22r, 24r/v) | 14 | isle de vich, (4r, 5v, 6r, 7r, 9v, 14r) | 13 | isle d'ouhic, (12v, 52r, 53r/v, 54r, 55r, 57v, 58r/v, 61r) | 24 | île au S de Southampton | 110, 130-133, 135-137, 139, 144, 146-149, 151, 153, 162, 164-165, 172, 239, 344, 346, 348-349 |
| Winchelsea | A | vuichenese, (8v, 12r, 13r, 15r) | 5 | vinchenese, (5v, 7v) | 2 | vischenoise, vichenoyse, (52v, 58r) | 2 | à 9 milles, O de Dungeness, Sussex | 130-132, 134-137, 142, 146, 147, 320 |
| Wolf Rock (*goulff* en breton) | A | rosee, (9v) | 2 | rossee, (6r) | 1 | rossee, goulff, (53r) | 1 | à 8 milles, SO de Land's End | 132, 133, 150 |
| Yeu, *Île d'* | F | isle d'ieux, (22v, 23v, 25r, 26r, 27v) | 7 | isle d'ieux, (13r/v, 14v, 15r) | 6 | isle d'ieux, (10r/v, 11r, 19v, 20r, 40v, 41r/v, 42r, 43v, 45r, 46v, 51v, 65v, 72v) | 39 | à 14 milles, O de Saint-Gilles-sur-Vie | 21, 56, 188, 190, 336, 343, 345-346, 349, 354, 452 |
| Zumaya | E | | | | | sommaye, (23r) | 3 | à 10 milles, O de San Sebastian | 249 |

# ANNEXE IV - Glossaire

**termes liés au monde de la mer, cités par Pierre Garcie.**

**Abran** (n. m.) — Araignée mâle, Abraham : « *et* les gardes dud*it* lieu sont gros raviers palliers, ***abrans***... » f° 42v (p. 84)

**Alene** (n. f.) — Alêne, petites coquilles univalves du genre buccin : « Si tu es es brasses susdictes, tu trouveras une pierre blanche en figure des ***alenes*** rompues et aultres plus grandes. » f° 55r (p. 109)

**Amarour** (n. f.) — terme associé à "amarre", soit une encablure (100 brasses ou 120 brasses, environ 200 mètres) : « sus lequel la mer rompt d'une ***amarour*** de temps et d'une grant houlle. » f° 38v (p. 76) - v. page 340

**Amarre** (n. f.)— Amarre; cordage fixé à un point fixe ou ancre : « et ***amarre*** nort et su car il est asses parfond. » f° 30r (p. 59)

**Amarrer** (v.)— Attacher, lier avec une amarre : « il te fauldra ***amarrer*** nort et su *et* le tiers ancre au noroest. » f° 25v (p. 50)

**Amont, aval** (adv./prép.) — Vers le nord, vers le sud : « Pres de sainct Cyprien et iras en ***amont*** de cap de vayres. » f° 10r (p. 19)

Dans une région maritime, les deux mots s'appliquent à la fois à la mer et au vent. Ainsi, « vent d'amont » se dit, sur les côtes où la terre est au levant, de tout vent qui souffle de l'un des points compris entre le nord-est et le sud-est, tandis que « vent d'aval » se dit, sur les côtes occidentales de France, d'un vent qui vient du couchant (Littré). La situation est plus compliquée dans le Cotentin, presqu'île où la mer se présente dans plusieurs directions. C'est pourquoi il convient de tenir compte en même temps du régime des marées (le vent suivant la marée, on dit aussi qu'il monte ou descend), ainsi que des courants marins dominants. Dans cette perspective, la partie occidentale de la Manche peut être conçue comme une sorte de prolongement de l'estuaire de la Seine, où le fleuve continuerait à couler vers l'ouest. Il en résulte que pour tout le nord du Cotentin, la direction amont est en général celle du nord-est : « vent de NE qui descend la Manche », tandis que la direction aval correspond à la sortie vers l'Atlantique : « vent de SO qui remonte la Manche ».

**Ancre** (n. m. ou f.) — Ancre : « Et quant tu les auras a ouvert, mectz ton *ancre*. » f° 26r (p. 51)

Une ancre est dite "au mouillage" lorsqu'elle est disposée afin d'être prête à tomber au fond sitôt l'ordre donné.

**Antree** (n. f.) — v. *entree*

**Aporter** (v.) — Mesurer, indiquer; spécialement, mesurer ou indiquer l'ouverture d'un angle : « va tant amont que ***aporte*** la Tour de Cordanne en l'est suest de toy. » f° 15v (p. 30) — Syn. *mectre*

**Arbaleste** — v. *boutee* d'arbaleste

**Arche** (n. f.) — Coffre, caisse contenant les effets personnels d'un marin : « n'o*n*t mye lict ny ***arche*** en la nef. » f° 97r (p. 179)

**Ardi** (n. m.) — Hardi, monnaie provinciale de Guyenne : « Et six ***ardis*** pour ceulx qui mesurent. » f° 17v (p. 34)

**Ardille** (n. f.) — Argile : « Et tu trouveras beau font ***ardille*** et forte tenue. » f° 27r (p. 53)

**Arrimer** (v.) — Arrimer; serrer, placer sûrement les objets donnés à fret dans le navire : « si le vent te peult ***arrimer***. » f° 29r (p. 57)

**Aterrer** (v.) — Toucher terre : « Si tu ***aterres*** a l'Isle d'ieux, sache que la poincte qui est devers bas de l'isle, qu'o*n* appelle les Chye*n*s Poyrynnes, et est hors de l'isle en mer. » f° 41v (p. 82)

**Aube, obe, osbe** (n.f.) — Aube, c'est-à-dire moment où la lumière du levant commence à blanchir : « scavoir et congnoistre sans veoir ny soleil ny lune l'heure de mynuyt et l'***osbe*** du jour. » f° 2r (p. 3)

**Aulne, aune** (n.f.) — Aune, mesure de longueur (1,188 m sous François Ier) : « si tu vens toilles ou draps, sache que il y a bien pres de dimy pied par ***aulne*** car l'***aune*** a pres de brasse. » f° 17v (p. 34)

**Austier** (n. f.) — Aussière pour amarrer un navire, gros cable : « et laisse l'on chables, et ***austier.*** » f° 23v (p. 47)

**Aval** — v. *amont*

**Babort** (n. m.) — Bâbord : « Et tu pourras ranger de ***babort*** ou destrebort. » f° 36v (p. 72)
Côté gauche d'un navire dans le sens de la marche. Antonyme de tribord.

**Baguylle** (n. m.) — Variété d'oiseau marin non identifiée : « de tous oyseaulx maryns comme [...] ***baguyllez.*** » f° 42r (p. 84)

**Ballise** (n. f.) — Balise, repère, perche en bois : « Et pour faire ***ballise*** es autres navires qui la viendront. » f° 93r (p. 185)

**Banc** (n. m.) — Amas de sable ou de roches, formant écueil : « Et y a ung ***banc*** le travers d'elle. » f° 17v (p. 33)

**Bas** (n. m.) — Au sud de : « Dehors de entifer jusques au ***bas*** de somme au couvers la lune au su plaine mer. » f° 8r (p. 15)

**Bassain, bassayn** (adj.) — Le plus bas : « garde bien que les voyes et que tu ne mectz pas ladite croix par my icelluy qui est le ***bassain.*** » f° 77v (p. 154)

**Basse** (n. f.) — Basse, haut-fond ; roche sous-marine, proche de la surface de la mer : « Et pour bien chenollier et te garder d'une ***basse***. » f° 45r (p. 89)

**Bonneau** (n. m.) — Bouée, avec nom du navire, sur orin : « Ses ancres et cables ne doibvent estre perduz a ladicte nef S'il y avoit horyn ou ***bonneau***. [...] Il a este ordonne que ung chascun maistre de navyre aye a mettre et faire engraver dessus les horyns et ***bonneaux*** de sa navyre son nom ou de ladit navyre, et du port et havre dont il est. » f° 94r (p. 188)

**Bordage** (n. m.) — Bordé, coque extérieure sur membrures d'un navire. Le vent, venant heurter la surface du bordé, provoque une dérive du navire : « de vent contraire de ***bordage***, pour toy garder des dangiers. » f° 73v (p. 146)

**Bort a bort** — Bord à bord, côte à côte : « tour carree qui est sus une poincte de rochoys ***bort a bort*** de la mer. » f° 27v (p. 53)

**Boucaut, boucquau, bouquau, boucault, boucaust** (n. m.) — Nom que prend l'embouchure de certaines rivières au Pays Basque et dans les Landes. : « Le fier de fonterabie et le ***boucault*** de bayonne gisent nordest. » f° 20r (p. 39)

**Boutee** d'arbaleste (n. f.) — Littéralement, jet d'arbalète ; c'est-à-dire ici, portée d'un carreau d'arbalète (100 à 150 m) (voir page 341) : « plus en terre d'une ***boutee d'arbaleste.*** » f° 77r (p. 153)

**Brasse** (n. f.) — Brasse, unité de mesure de la profondeur de la mer ou de la distance en mer, équivalant environ à la longueur des bras étendus (1,624 m en France, 1,828 en Angleterre) : « Le banc de Chare *et* il ia dessus ce banc neuf ***brasses***. » f° 8r (p. 15)

**Brief** (n. m.) — Bref (voir page 280 ) : « ledit conte mist seaulx lesquels sont appelles ***briefz.*** » f° 85v (p. 170)

**Bris** (n. m.) — Débris, épave (voir page 302 ) : « le seigneur du lieu ne doibt empescher la salvation du ***bris*** et marchandie de ladicte navire. » f° 91v (p. 182)

**Broche** (n. f.) — Cheville pour boucher le trou du tonneau : « Et si en guindent les vins il advient qu'ilz laissent une ***broche*** ouverte on tonnel que l'on guynde. » f° 91r (p. 181)

**Brosse** de boys (n. f.) — Bosquet de bois : « Et en amont du moulin y a une ***brosse de boys*** ront. » f° 66v (p. 132)

**Burgau, burgaulx** (n. m.) — Bernicle, patelle, chapeau chinois : « Et sont par-dessus tous les gros ***burgaulx***. » f° 43r (p. 85)

**Cable, chable** (n. m.) — 1° Cordage, câble pour ancre : « aye bon ***cable***, naye paour. » f° 27r (p. 53) ; 2° Encablure (aujourd'hui 185,2 m) : « Il fault que tu soye bien pres a la longueur d'ung ***cable***. » f° 26v (p. 52)

**Caillouche, caillosche** (n. f.) — Caillou : « tu trouveras. xxv. brasses crassoys gros ***caillouches***. » f° 19r (p. 37)

**Cap** (n. m.) — Avancée du littoral : « Cap d'ortigueres et ***cap*** de priour gisent nordest e siroest. » f° 15r (p. 29)

**Cappe, cappoier** (n. m. et v.) — Mettre le navire à la cape : par tempête, réduire la voilure, capeler ou fixer les manœuvres dormantes sur le mât : « route qu'il te faille metre ton navire a la ***cappe*** et qu'il te conveignet ***cappoier***. » f° 7r (p. 13)

**Certain** (adj. et n. m.) — Terre certaine = terre ferme : « Et qua(n)t aproucheras de terre ***certaine***, prens plus du nordest » f° 15v (p. 30) ; « Sache que en coureau entre groye *et* le ***certain.*** » f° 75r (p. 149)

**Charrau** (n. m.) — Chemin carrossable : « ung grant chemin ***charraux***. » f° 64v (p. 138)

**Chenal, chenau, chenaulx** (n. m. ou f.) — Chenal maritime ou passage resserré et limité : « en route des deux ***chenaulx*** de bordeaulx et Lybourne. » f° 17r (p. 34)

**Chenollier** (v.) — Chenaler, naviguer avec changement de bordée en suivant la sinuosité du chenal : « Et pour bien ***chenollier*** et te garder d'une basse. » f° 45r (p. 89)

**Choitte** (n. f.) — Chute : « ou il y a une pierre blanche dessus la ***choitte*** du gros dudit puys devers l'oest. » f° 55v (p. 110)

**Compaignon** (n. m.) — Compagnon, au sens d'équipage d'un navire qui partage la même table et d'un engagement qui le lie au maître de navire ; « tous gentilz ***compaignons*** fluctuans et seillans. » f° 2r (p. 3)

**Compas** (n. m.) — Compas, Roue Pôle-Homme, quadrant, astrolabe : « ny sans ***compas*** de nuyt clere. » f° 2r (p. 3)
Abréviation de "compas de route" ; dans le vocabulaire maritime, le terme désigne la boussole. Plus généralement, tout instrument de calcul astronomique, permettant de déterminer la hauteur d'un astre au-dessus de l'horizon. Du verbe compasser, "mesurer, ordonner".

**Compasser** (v.) — Mesurer : « sans avoir orologe ***compassent*** heure ou demye ny sans co*m*pas de nuyt clere. » f° 2r (p. 3)

**Compost** (n. m.) — Comput, c'est-à-dire calcul d'éléments calendaires utilisés par les églises chrétiennes : « Avec ung kalendrier et ***compost*** a la fin dudit livre tres necessaire a tous compaignons. » f° 1r (p. 1)
Calendrier perpétuel : en tête des atlas et des guides nautiques depuis la fin du xv[e] siècle, classement des années par leur nombre d'or, c'est-à-dire leur rang dans la période des dix-neuf années au bout desquelles les phases de la Lune se renouvellent à l'identique. Il donne à ses utilisateurs, par simple lecture, les dates de lunaison, déterminant les marées et les fêtes religieuses mobiles. (voir page 66 )

**Conche** (n. f.) — Conche, c'est-à-dire anse, bassin naturel : « la basse qui est en la ***conche***. » f° 27r (p. 53)

**Contremont** (adv.) — Vers le haut : « le cueur d'icelluy homme endroit l'Estoille du Nort, le chief ***contremont.*** » f° 3r (p. 5)

**Cordage** (n. m.) — Corde robuste, "bout", (grelin, amarre, attache, filin, drisse, écoute, hauban) : « Mais si les marchans disent : "le ***cordage*** est bel et bon" et les ***cordages*** rompent, chascu*n* doibt partir au domage. » f° 88v (p. 176)

**Cormoran** (n. m.) — Cormoran : « de tous oyseaulx maryns comme ***cormarans***. » f° 42r (p. 84)

**Coste, couste** (n. m.) — Côte : « ***coustes*** despaigne » f° 1v (p. 2) ; « jusq*ue*s aux dunes tout le long de la ***coste.*** » f° 12v (p. 25)

**Couar** (n. m.) — corbeau, corbeille noire : « de tous oyseaulx maryns comme [...] ***couars***. » f° 42r (p. 84)

**Coullaison** (n. m.) — Coulage, perte : « Si la nef est a louage et le maistre y demourast ... et voit ***coullaison***. » f° 88v (p. 176)

**Courseau, courceau, coureau** (n. m.) — Chenal sous-marin, avec courant : « En allant amont garde toy de la poincte de libourne quant tu entreras en ***courseaux***. » f° 17r (p. 33)

**Courir** (v.) — Courir la mer, naviguer : « Le quart navyre sans effroy a ***couru*** sus le su siroest. » f° 9r (p. 17)

**Coustume (Se mettre en –)** — Ancrer dans des eaux soumises aux coutumes, c'est-à-dire à une juridiction local : « et tu seras ***en coustumes***, car pour ne mectre point ***en coustume***, il faut *que* aye une poincte de rochoys. » f° 27v (p. 54)

**Crassoys** (n. m.) — Vase, mélangée avec cailloux : « tu trouveras. xxv. brasses ***crassoys*** gros caillouche*s*. » f° 19r (p. 37)

**Crouseille** (n. f.) — Groseille (de mer) : « grans multitude de tous bie*n*s croyssans en mer, comme [...] ***crouseilles***. » f° 43v (p. 86)

**Dehors, hors** (adv.) — Au large de : « ***Dehors*** de entifer jusques au bas de somme. » f° 8r (p. 15) ; « et va bien ***hors***. » f° 71r (p.41)

**Deschoiement** (n. m.) — Déclin : « Et tout ce monte p*ar* chascun renouveau de lune ccc.lx. heures et par le ***deschoiment*** autant. » f° 7r (p. 13)

**Denier** (n. m.) — Denier, monnaie : « Celuy qui desmentira doibt payer quatre ***deniers***. » f° 89r (p. 177) - v. *sou, livre*

**Destrebort** (n. m.) — Tribord : « il y a des courseaux aux rivieres qui te demourront ***destrebort***. » f° 17r (p. 33)
Côté droit d'un navire dans le sens de la marche. Antonyme de bâbord.

**Doubler** (v.) — Dépasser : « il fault seigler et aller en l'est suest pour ***doubler*** Lissart. » f° 53r (p. 105)

**Douge, dougie** (adj.) — Fin, doux : « et est celle qui est la plus ***dougee*** devers le nort » f° 37v (p. 74)

**Droicte descharge** — "À bon port" : « la nef est venue a sa ***droicte descharge***. » f° 88v (p. 176)

**Enseigne** (n. f.) — Petit pavois : « Avecques les merques et ***enseignes*** des aultres, de tous les havres des pays. » f° 1v (p. 2)

**Entree** (n. f.) — Embouchure : « L'Isle d'ieux et ***l'entree*** de Morbian » f° 46v (p. 92) ; « l'***antree*** de saynne. » f° 81v (p. 162)

**Erre** (n. f.) — Allure sans propulsion, vitesse résiduelle d'un navire : « le maistre ne perde l'***erre*** de la nef. » f° 90v (p. 180)

**Esbe** (n. m.) — Esbe ou ebbe : baisser, se retirer, d'où marée descendante, jusant, sur les côtes atlantiques. Le mot normand, èbe, et l'anglais ebb, ont le même sens. « par maree en comptant flaux et ***esbe*** scavoir est six heures de flaux et six heures d'***esbe***. » f° 5v (p. 10) - v. *jusent*

**Escarse** (n. m.) — Au ras — **escars** : avare : « car chascun sac vault myne et quart bien ***escarse.*** » f° 17v (p. 34)

**Escours** (n. m.) — Effets personnels : « Les peult bien mettre hors la nef, eulx et leurs ***escours***. » f° 87v (p. 174)

**Esme** (n. m.) — Estimation, amer : « et va ces ***esmes*** jusques a terre et tien le clochier de sainct lesayres ouvert. » f° 64v (p. 128)

**Esparer** (n. m.) — Parer, préparer une manœuvre, appareiller en cas de difficultés soudaines : « A qui aterret dedans elle est mauvaise a ***esparer*** de vent de mer. » f° 59r (p. 117)

**Estoille** (n. f.) — Étoile : « Sache que quant les gardes du nort. C'est a dire les deux ***estoilles***. » f° 3r (p. 5)

**Estricte, destroict** (n. f.) — Détroit : « A l'***estricte*** de calays, trouveras. xxv. brasses. » f° 8v (p. 16)

**Faraillon** (n. m.) — Îlot rocheux, pic, aiguille rocheuse : « tu voirras deux ***farraillons***. » f° 31r (p. 61)

**Fermer** (v.) — Fermer, aligner un angle entre deux repères : « si tu le ***fermoys*** dedans la poincte en allant cestes merq*ue*s, tu iroys sus ung ba*n*c q*ue* l'on appelle le Raure. » f° 64r (p. 127). Antonyme de ouvrir, écarter. Voir dessin page 463.

**Flaux** (n. m.) — Flux, c'est-à-dire marée montante, flot : « par maree en comptant ***flaux*** et esbe scavoir est six heures de ***flaux*** et six heures desbe. » f° 5v (p. 10). Antonyme de jusant, baissans.

**Fluctuer** (n. m.) — Flotter, être agité par les flots : « de tous gentilz compaignons ***fluctuans*** et seillans. » f° 2r (p. 3)

**Fore** (n. m.) — "En droiture", venir directement sans halte : « Et si tu viens de la mer en ***fore***. » f° 15r (p. 29)

**Foterne** (n. f.) — Poterne, galerie permettant d'aller de la rue à la rivière « devers le su le travers de la ***foterne*** qui est rangent les pons de nantes. » f° 69r (p. 137)

**Foucqueroys, focqueroys, fougeroys** (n. m.) — Phare se présentant sous une forme semblable à celle d'un colombier : « il n'y a point de ***foucqueroys*** de Maschessac jusques a Sainct Ander, si n'est Castro » fº 29v (p. 58)

**Fousse** (n. f.) — Fosse : « la ***fousse*** de Nantes. » fº 68v (p. 136)

**Fretter, freteger** (v.) — Affréter, navire assurant un transport avec le fret pour paiement : « ung maistre ***frette*** sa nef a ung marchant. » fº 90v (p. 180)

**Funayn, funain** (n. m.) — Funin, cordage de navire : « tu amarres ung ***funayn*** en terre. » fº 79v (p. 158)

**Fustaille, futaile, futaille** (n. f.) — Futaille, ensemble de tonneaux : « Et les prent maulvais temps en la mer en telle maniere que la ***fustaille*** crol. » fº 88v (p. 176)

**Gaellan** (n. m.) — Goéland : « de tous oyseaulx maryns comme cormarans couars baguyllez ***gaellans***. » fº 42r (p. 84)

**Garde** (n. m.) — Gardien. — **Gardes du Nort** ou les Gardiennes du Pôle, (voir page 67), sont Kochab (β) et Pherkad (γ), étoiles à l'extrémité de la Petite Ourse : « Sache que quant les ***gardes*** du nort. C'est a dire les deux estoilles. » fº 3r (p. 5)

**Gaysmon** (n. m.) — Goémon : « herbes marinnes que l'on appelle ***gaysmon***. » fº 93v (p. 186)

**Gise, gist, gesir** (v.) — Gésir, être positionné, être sur un alignement : « Le dit pertuys et sainct hoingne ***gisent*** nort nordest et su syroest. » fº 9v (p. 18)

**Gist** (n. m.) — Jet. — **Gist de canon** — Littéralement, "jet de canon", portée d'un tir de canon (voir page 341) : « tu trouveras pres de terre bort a bort a ung ***gist de canon*** xx. et xxiiij. brasses. » fº 20v (p. 40) — **Gist d'un pain** — Littéralement, "jet d'un pain", portée du lancer d'un pain : « Porlans est une isle qui est sain jusques a bort de terre jusques au ***gist d'un pain*** contre terre. » » fº 58v (p. 116) (voir page 341)

**Gouffre** (n. m.) — Gouffre, fosse : le gouf ou Fosse de Cap Breton : « undes et ***gouffres*** marins. » fº 2r (p. 3) ; fº 53r (p. 105)

**Goulle** (n. f.) — Gueule, embouchure : « devers l'oest de la poi*n*cte q*ui* faict l'antree de la ***goulle*** de la chenal. » fº 78r (p. 155)

**Groing** (n. m.) — Extrémité, cap, promontoire : « Quant tu seras au nort quart de nordest de Sai*n*cte Hoingne, tu voyrras ung ***groing*** de pierre qui est deda*n*s Saincte Hoingne, que l'on appelle le Moynne » fº 27v (p. 54)

**Groingnault** (n. m.) — Petit promontoire en forme de grouin : « et voirras sur elle ung itel ***groingnault*** comme ceste figure. » fº 32v (p. 64)

**Guindage** (n. m.) — Action d'élever les fardeaux au moyen d'une machine : « Car si le tonnel se perdoit par deffault de ***guindage*** ou de cordage. » fº 88v (p. 176)

**Guynder** (v.) — Guinder, hisser un fardeau au moyen d'une machine : « il doibt monstrer aux marcha*n*s les cordages onqueulx il ***guyndera*** » fº 88v (p. 176)

**Haloingne** (n. m.) — Rallonge d'un câble d'ancre : « il sont tenuz de mettres oryns et ***haloingnes*** a leurs ancres. » fº 90v (p. 178)

**Harens** (n. m.) — Hareng : « pour aller pescher es retz comme es macquereaulx es ***harens*** es raix. » fº 91r (p. 181)

**Harenne** (n. f.) — Arène, sable grossier : « Item si aucun trouve en la mer ou a ***lharenne*** ou rive d*e* la mer. » fº 93v (p. 186)

**Haut** (n. m.) — Au nord : « tu feras portet une navyre seize lieues le ***haut*** ou le bas. » fº 7r (p. 13)

**Havre** (n. m.) — Havre, c'est-à-dire port, naturel ou artificiel, fermé et sûr : « avecques les dangiers des portz ***havres***. rivieres *et* chenalz. » fº 1r (p. 1) — **Havre de barre** : Port où l'on ne peut entrer qu'avec la haute mer : « et y a ung ***havre de barre*** en amont d'elle. » fº 35r (p. 69) (voir page 320)

**Hayron** (n. m.)— Héron : « de tous oyzeaulx maryns comme cormarans couars baguyllez gaellans ***hayrons***. » f° 42r (p. 84)

**Honneur** (n. m.) — **En honneur de toy, pour ton honneur** — Se sortir des difficultés avec adresse et considération ; pour avoir droit aux honneurs ; utilisé chez Garcie au sens de "pour sauvegarder ta réputation" ou "pour te montrer digne de ta réputation" : « de bourc a libourne range devers bourc et bien pres pour ton ***honneur*** et prouffit. » f° 17r (p. 33)

**Horain, horainne, horaigne** (adj.) — Extérieur, lointain : « qui est la plus ***horainne*** poincte de l'isle devers la mer. » f° 18v (p. 36)

**Hors** (n. m.) — v. *dehors*

**Horyn** — v. *oryn*

**Houe** (n. m.) — Roche fourchue comme une houe : « une grant ***houe*** fourchue. » f° 77r (p. 153)

**Hyraynne** (n. f.) — Araignée de mer : « *et* les gardes du*dit* lieu sont gros raviers palliers, abrans, ***hyraynnes***. » f° 42v (p. 84)

**Inventeur** (n. m.) — Celui qui découvre une chose abandonnée en mer ou enfouie dans le sol : « Et la doit estre ledict poisson et mys a pris par ledict seigneur ou l'***inventeur*** selon la coutume et le pris faict. » (93v)

**Jambes** (n. m.) — Pouce-pied, crustacé cirripède marin à pédoncule charnu et court : « grans multitude de tous biens croyssans en mer, comme macres normiers palourdes ***jambles*** crouseilles moucles grosses et petites. » f° 43r (p. 85)

**Jusent** (n. m.) — Jusant : « Meschers est la seconde poincte en amont de Ryan et y court si fort de ***jusent*** que c'est merveilles. » f° 16r (p. 31) - v. *esbe*
Reflux ou marée descendante. Antonyme de flot, montant, marée montante. L'étale de jusant correspond au niveau minimal atteint par la marée. Jusant est un terme maritime de l'Ouest ; Pierre Garcie fut apparemment le premier à l'employer dans un texte. (De l'ancien français jus, « en bas » ; du bas latin jusanus « inférieur ».) Il emploie aussi le terme de *baissans*.

**Justice** (n. f.) — Potence pour pendre un condamné : « tu verras ung moulin et une ***justice*** en amont du moulin. » f° 19r (p. 37)

**Lart** (n. m.) — Poissons à graisse, baleine : « Item touchant les poissons gros et ayant ***lart*** qui viennent. » f° 93v (p. 186)

**Lieue, lieu** (n. f.) — Lieue (5 556 m ou 3 milles) (voir page 339) : « portent une navyre seize ***lieues***. » f° 7r (p. 13)

**Livre** (n. f.) — Livre tournois, monnaie de compte : « la valeur de trente solz chascun royaulx qui est en somme iiii. ***livres*** et dimye ***tournoys*** » f° 17v (p. 34) - v. *sou, denier*
La livre tournois fut d'abord utilisée à l'abbaye Saint-Martin de Tours où l'on frappait des deniers dits « tournois ». En 1226, la livre tournois est décrétée, unité de compte pour la tenue des comptabilités, valant 240 deniers ou 20 sous. Elle remplace progressivement la livre « parisis » à partir du XIII^e siècle et est remplacée par le franc français en 1795.

**Locman** (n. m.) — Pilote d'un port, d'une rade, d'une rivière : « « ung ***locman*** prent une nef a mener a Sainct Malo ou en aultre lieu. » f° 91r (p. 181)

**Macquereaulx** (n. m.) — Maquereau : « pour aller pescher es retz comme es ***macquereaulx*** es harens es raix. » f° 91r (p. 181)

**Macres** (n. m.) — Nacre : « *et* les gardes dud*it* lieu sont gros raviers [...] la*n*goustes et gra*n*des macres. » f° 42r (p. 84)

**Maligne** (n. f.) — Maline : les plus grandes marées : « et n'y a dessus de ***maligne*** que deux brasses et demye. » f° 56v (p. 112)

**Manger (Se –)** (v.) — Couler, s'enfoncer : « Il te fault garnir tes cables de boys, car autrement ilz seront perduz et ***se mangeroient*** au fond. » f° 26v (p. 52)

**Mareer** (v.) — Naviguer : « le Pays de Bretaigne est de si grant dangier que a peinne par deux ans peult navire ***mareer*** sans venir en danger. » f° 85v (p. 170)

**Marinier** (n. m.) — Marin qui se loue à fret ou à denier : « ***mariniers*** se louent avecques leurs maistres. » f° 87v (p. 174)

Le paiement de salaire des marins peut se faire soit par *le droit de part à fret* (ceux-ci recevront alors une part proportionnelle à ce qu'aura gagné le bateau pour le transport des objets chargés ou par ce qu'ils auront chargés eux-mêmes) ; soit par *le droit de location à deniers* (ceux-ci étaient payés suivant un prix déterminé pour le voyage d'aller et de retour). (voir page 292 et 293)

**Merque, merche** (n. f.) — Marque, amer : « Avecques les ***merques*** et enseignes des aultres, de tous les havres des pays. »

Amer : désigne tout objet fixe et remarquable, situé en mer ou sur la côte (tour, rocher, balise, moulin, clocher, etc.), qui sert aux marins à prendre des relèvements ou à repérer la route à suivre le long de la côte. f° 1v (p. 2) - v. *esme*

**Montjoie** (n. f.) — Monticule servant de repère : « et sus la poincte devers l'est y a deux ***montjoyez*** de pierre » f° 39v (p. 78)

**Mortes eaues, eaue morte** — Marée d'amplitude inférieure à la moyenne : « et de ***mortes eaues*** et de vent d'amont : la lune au su suest, plaine mer » f° 8v (p. 16)

**Moucles** (n. f.) — Moule : « grans multitude de tous bie*n*s croyssans en mer, comme [...] ***moucles*** grosses et petites » f° 43v (p. 86)

**Muy** (n. m.) — Muid, mesure de capacité pour autres matières sèches ainsi qu'une mesure de futaille pour les liquides, variant selon les régions : « Les coustumes de Libourne sont telles que l'on vent le sel par ***muy***. » f° 17v (p. 34)

**Myne** (n. f.) — Mine, mesure de capacité pour les grains et matières sèches, valant six boisseaux ou un demi-setier : « Et y a en chascun muy. lx.***mynes*** de sel ; et en chascune myne de sel et quart de myne. » f° 17v (p. 34)

**Nef** (n. m.) — Nef : « que navire ny ***nef***. » f° 49r (p. 97)

Le terme *nef* fut pendant longtemps utilisé comme synonyme de navire à voiles carrées. Après le voyage de Vasco de Gama, ce mot, « nau ou nef », désigna dans la marine portugaise un navire de type bien défini. Les nefs de Vasco de Gama étaient de petite taille (150 à 200 tonneaux). Avec les nouvelles exigences en matière de transport, de résistance et de vitesse, pour la route des Indes, les nefs augmentèrent en taille et atteignirent souvent 1000 tonneaux voire 2000 tonneaux. La nef traditionnelle fut dans un premier temps un navire à deux ponts, puis trois ou quatre. Elle était munie d'un grand château de proue et d'un château de poupe à trois ponts. Elle avait trois mâts. Essentiellement bateau de commerce, de marchandises et de passagers, elle était armée de pièces d'artillerie en nombre restreint.

**Nocturlabe** (n. m.) — Roue Pôle-Homme : instrument utilisé pour déterminer l'écoulement du temps en fonction de la position de l'Étoile polaire dans le ciel nocturne. Pierre Garcie présente cet instrument, sans le nommer. C'est la figure de la rose des vents (24 divisions), appelée Roue Pôle-Homme au Portugal. f° 3 v° (p. 4) (voir page 97)

**Nordest** (n. m.) — Nord-est : f° 3v (p. 6)

**Noroest, noruoest** (n. m.) — Nord-ouest : f° 3v (p. 6)

**Nosmiers** (n. m.) — Ormeau, oreille de mer : « grans multitude de tous bie*n*s croyssans en mer, comme [...] ***nosmiers***. » f° 43v (p. 86)

**Orologe, reloge** (n. f.) — Horloge de mer, sablier : « sans avoir ***orologe*** compassent heure ou demye. » f° 2r (p. 3)

**Oryn** (n. m.) — Orin, câble d'ancre avec bouée servant de repérage : « Et fault mettre ***horyn*** ou [...] on perdroit les ancres. » f° 43r (p. 85)

**Obe, osbe** — v. *aube*

**Ouvrir, overt** (v.) — Ouvrir un angle entre deux amers, à ouvert : « qui est entre l'eglise et une aultre chappelle a ouvert Et quant tu les auras a ***ouvert*** mectz ton ancre. » f° 26r (p. 51)

Il s'agit d'ouvrir l'angle, fait par l'alignement de deux amers. Cela signifie que le pilote prend une route telle que ces deux amers ne se confondent plus à l'œil et que leur distance angulaire puisse se percevoir nettement. Antonyme de Fermer. Voir dessin page 463.

**Palourde** (n. f.) — Palourde : « grans multitude de tous bie*n*s croyssans en mer, comme [...] ***palourdes***. » f° 43v (p. 86)

**Parfond** (adj.) — Profond : « Mais la meilleure est devers bas et y est le plus ***parfond***. » f° 29r (p. 57)

**Par my** — Au milieu, à égale distance : « Si tu veulx pauser a l'arede, mectz le cap que l'on appelle Cavos de queschos ***par my*** Saincte Hoingne. » f° 26v (p. 52) — **Mettre par my** : Mettre dans l'alignement : « cy est mectre le clochier de l'eglise ***par my*** une tour carree qui est en ung veil chasteau et la plus grosse tour du chasteau. » f° 30r (p. 59)

**Paree** (n. f.) — Relèvement, digue : « ou il y a une ***paree*** blanche a la choitte dudit puys. » f° 56r (p. 111)

**Passee** (n. f.) — Passage : « et y a ***passee*** d'ung bort et d'autre de luy. » f° 29r (p. 57)

**Pauser, pouser** (v.) — 1° S'arrêter ; 2° Se poser sur le fond : « Si tu veulx ***pauser*** a larede mectz le cap que l'on appelle Cavos de queschos. » f° 26v (p. 52)

**Paux, poux** (n. m.) — Abri, port, mouillage : « Et le travers d'icelles perches, y a bo*n* ***paux*** devers le nordest. » f° 17r (p. 33)

**Perche** (n. f.) — Perche, balise en bois dans les vasières : « en amont d'icelle poincte y a des ***perches*** devers le su. » f° 17r (p. 33)

**Pertuis, pertuys, partuys, partuis** (n. m.) — Pertuis : « qui fait le ***partuis*** de la jument. » f° 71r (p. 141)

**Pied** (n. m.) — Pied, (unité de mesure équivalente à 0,324 m) : « si tu vens toilles ou draps sache que il y a bien pres de dimy ***pied*** par aulne, car l'aune a pres de brasse. » f° 17v (p. 34) (voir page 339)

**Pigons** (n. m.) — Pigeons : « de tous oyseaulx maryns comme [...] ***pigons***. » f° 42r (p. 84)

**Pillote, pilotte** (n. m.) — Pilote, marin embarqué pour diriger un navire dans les endroits difficiles : « Par le conseil de son ***pillote***. » f° 92v (p. 184)

**Pillotage** (n. m.) — Pilotage, art de diriger un navire dans les endroits difficiles : « Et si tu veulx avoir bon pillote, prens le seigneur du*dit* berger car il est parfaict en pillotage et jour et nuyt. » f° 43r (p. 85)

**Pipe** (n. m.) — Grande futaille d'un demi-tonneau : « et les prent maulvais temps en la mer en telle maniere q*ue* la fustaille crol et deffonce ***pipe*** ou tounel. » f° 88v (p. 176)

**Plange** (n. m.) — Plat, plan : « toute la terre est esgalle et ***plange***. » f° 21r (p. 41)

**Pouacre** (n. m.) — Butor tacheté : « de tous oyseaulx maryns comme [...] ***pouacres*** et grant force de pigons. » f° 42v (p. 85)

**Preudhomme** (n. m.) — Homme de bien, d'honneur (voir ce mot) : « qui seront saulvees à aucun ***preudhomme*** pour les avoir. » f° 86v (p. 172)

**Prime** (n. f.) — Premier croissant après la Nouvelle Lune : « y a le cours de douze lunes et ung renouveau et ***prime***. » f° 5v (p. 10)

**Puis, puys** (n. m.) — Colline, tertre ; plus spécialement, dune : « Et quant tu seras le travers des gros ***puis***. » f° 18v (p. 36)

**Quart** (n. m.) — Secteur angulaire du compas : « et prens ung ***quart*** de l'est et de l'oest. » f° 9v (p. 18)

**Rade, radde** (n. m.) — Rade : « Dehors de entifer jusques au bas de somme [...] c'est assavoir en ***rade***. » f° 8r (p. 15) (voir page 320)

**Raix** (n. f.) — Raie : « pour aller pescher es retz comme es macquereaulx es harens es ***raix***. » f° 91r (p. 181)

**Ranger, renger** (v.) — Longer, passer à petite distance le long de : « Mais nonobstant ***range*** icelle poincte a honneur de toy jusques a troys brasses. » f° 18r (p. 35)

**Ras** (n. m.) — Raz, courant violent dans un canal étroit qui fait communiquer deux mers : « car le ***ras*** et la maree y est bien merveilleuse de maulvais temps. » f° 43r (p. 85)

**Ravier pallier** (n. m.) — Crabe dormant : « les gardes du*dit* lieu sont gros ***raviers palliers***. » f° 42v (p. 84)

**Reloge** (n. m.) — v. *orologe*

**Revoc** (n. m.) — Ressac, retrait : « mais il y a ***revoc*** par le dedans de la tour et grant courant. » f° 84r (p. 167)

**Rochoys** (n. m.) — Roc, rocher : « icelluy chemin overt d'icelle poincte de ***rochoys*** » f° 25v (p. 50)

**Roicheau** (n. m.) — Rocher : « et est ***roicheau*** qui est roiste » f° 39r (p. 77)

**Roue Pôle-Homme** (n. f.) — voir nocturlabe

**Route, rouste** (n. f.) — Route : « si tu veulx bien et perfectement compasser une ***route***. » f° 7r (p. 13) (voir page 94)

**Routtier** : Livre, routier : « Cy finist le ***Routtier*** et pillotage de la mer. de Pierre Garcie dit Ferrande. » f° 98v (p. 196)

Pilote côtier destiné aux marins et contenant les informations nécessaires à la navigation : description des ports et des côtes, principales routes de navigation, calendriers des phases de la Lune et des marées, etc.

**Routoyer** (v.) — Faire route, naviguer : « Et pour bien ***routoyer*** prens les chiens poyrynnes et le pillier. » f° 46v (p. 92)

**Royal d'or** (n. m.) — Royal d'or (25 sols tournois), pièce de monnaie : « le roy prent par chascun muy troys ***royaulx d'or*** de la valeur de trente solz chascun. » f° 17v (p. 34)

**Roylangoust** (n. m.) — Homard : « les gardes du*dit* lieu sont [...] ***roylangoust***. » f° 42v (p. 84)

**Ruya, ruyau**, **royau** (n. m.) — Petit chenal, passe marine : « les deux ***ruyas*** l'ung parmi l'autre. » f° 77v (p. 154)

**Rymage** (n. m.) — Navigation : « Et s'il advient qu'ilz ne trouvent fret, le maistre n'y a nul blasme et leur doit monstrer leur rymage et peult mectre le pesant de leur rymage chascun. » (90r)

**Ryn, rumble** (n. m.) — Rhumb, rumb, : « scavoir les noms des vens et ***ryns***. » f° 2r (p. 3)

Rumb est souvent synonyme d'aire de vent. C'est une quantité angulaire comprise entre deux des trente-deux aires de vent de la rose des vents. Correspondant à une circonférence divisée par 32, actuellement, le rumb vaut donc 11° 15'. La rose des vents de Pierre Garcie est de 24 aires, soit 24 heures, soit un rhumb de 15°. Il propose souvent de « donner un rhumb pour doubler une pointe » ou « donner rhumb avec honneur » ; c'est s'éloigner, par sécurité, d'une pointe ou d'un écueil pour le parer. Voir dessin page 463.

**Seaulx de conduit** (n. m.) — Sauf-conduit : « lesqueulx sont appelles ***seaulx de conduit*** nommye brieufz. » f° 86r (p. 171)

**Seiller** (v.) — Naviguer, faire voile : « de tous gentilz compaignons fluctuans et ***seillans***. » f° 2r (p. 3)

**Seilleure, seiglure** (n. f.) : Voile, navigation : « en faisant ladicte ***seilleure*** » f° 7r (p. 13)

**Sief** (n. m.) — Suif à la base d'un plomb de sonde : « tu trouveras sablon gros roux et coupz dedans le ***sief*** » f° 55 (p. 109)

Certains plombs de sonde avaient une excavation à leur base, remplie de suif. Cela permettait de remonter un échantillon du fond, pour en apprécier la nature (sable, vase, gravier...).

**Sol** (n. m.) — Sou, unité monétaire valant le vingtième de la livre : « le roy prent par chascun muy troys royaulx dor de la valeur de trente ***solz*** chascun. » f° 17v (p. 34) - v. *denier, livre*

**Somme, soubme** (n. m.) — Submersible : « pour toy garder de la mauvaise qui est un banc de sable qui est soubme et demeure a sec de basse mer. » f° 15v (p. 30)

**Sonder** (v.) — Mesurer au moyen de la sonde la profondeur de l'eau et reconnaître la nature du fond : « et ***sonde*** souvent, car tu trouveras cinq brasses. » f° 18r (p. 35) (voir page 340)

**Suest** (n. m.) — Sud-est : f° 3v (p. 6)

**Syroest, siroest, suruoist** (n. m.) — Sud-ouest : f° 3v (p. 6) ; f° 8v (p. 16)

**Tenue** (n. f.) — Prise ou accroche de l'ancre au fond de la mer : « mectz ton ancre en ladicte ance de sardyneres et tu ne crainderas rien, mais q*ue* aye bon cable et bon ancre, car il y a forte ***tenue*** » f° 29v (p. 58)

**Terrouer** (n. m.) — Territoire : « a quelque nef ou navire qui se aventurast a sondit ***terrouer*** » f° 85v (p. 170)

**Tonnel, tounel** (n. m.) — Tonneau : « Car si le ***tonnel*** se perdoit par deffault de guindage ou de cordage. » f° 88v (p. 176)

Unité de futaille servant de mesure à la contenance d'un navire. On jaugeait les bateaux en tonneaux, suivant le nombre de tonneaux que pouvait embarquer le navire. Le tonneau de Bordeaux passe de 915 litres à 1000 litres. (voir page 326)

**Touaille** (n. f.) — Pièce de toile, sur table : « s'il convient qu'il y ait content et debat entre le maistre d'une nef et les mariniers, le maistre doibt oster la ***touaille*** troys foys » f° 89r (p. 177)

**Touer** (v.) — Faire avancer une embarcation en tirant à bord sur un câble dont l'autre bout est amarré au point que l'on veut atteindre, remorquer : « elle mect enseigne pour avoir ung pillote ou ung bateau pour la touer dedans » f° 92v (p. 184)

**Travers** (n. m.) — Par le travers, au niveau (de), à la hauteur (de) : « Et quant tu seras le ***travers*** des gros puis. » f° 18v (p. 36)

Dans le vocabulaire maritime, ce mot prend des acceptions particulières. Pierre Garcie utilise surtout cette expression : "être par le travers" qui se dit d'un objet (autre bateau, île, récif ...) se trouvant sur une ligne à peu près perpendiculaire à la longueur du navire.

**Traversain** (adj.) — À l'oblique (de), transversal : « quant tu auras la tour en suest de toy, tu seras ***traversainne*** la mauvaise » f° 15v (p. 30)

**Tref, trefz** (n. m.) — 1° Mât, vergue ; 2° Mesure angulaire : « la largeur d'un ***tref***. » f° 39r (p. 77) v. *rumb*

Dans le vocabulaire maritime, il s'agit de la grand-voile ou voile de misaine. Au moment d'un pilotage, Pierre Garcie l'utilise comme le moyen technique d'une estimation d'angle. La voile en place donne une valeur, en mesure angulaire, de 10 à 12°, un secteur de compas.

**Trespas** (n. m.) — Passage : « Fut apoincte et accorde qu'il devoit tenir vaysseaulx pour les garder et conduyre endroit sa terre et le*dit* ***trespas***. » f° 86r (p. 171)

**Tret d'arc** (n. m.) — Trait d'arc : portée d'une flèche, tirée par un arc (150 à 200 m) (voir page 341) : « se tu veulx passer en terre de glenans passe pres de luy a ung ***tret d'arc***. » f° 47r (p. 93)

**Unde, vague** (n. f.) — Onde marine, vague, houle : « ***undes*** et gouffres marins. » f° 2r (p. 3) - f° 6v (p. 52)

**Vens, vent** (n. m.) — Vents : « scavoir les noms des ***vens*** et ryns. » f° 2r (p. 3) ; « en quel ryn de ***vent***. » f° 9r (p. 17)

Les marins ont divisé la circonférence de la « rose des vents » en 32 parties, qu'ils nomment aires. Chacune de ces parties est une des directions dans lesquelles souffle le vent. Dans la marine à voile au temps de Pierre Garcie, le mot est d'un emploi très étendu, et ses acceptions sont multiples : « rallier le vent » ou « au vent », « serrer le vent », « tenir le vent », « se trouver au vent ».

**Veue** (n. f.) — Vue, mesure nautique de distance : « Et y a entre eulx xv. ***veues***. » f° 11v (p. 22)

Une vue est la distance qui sépare le bateau de la terre quand celle-ci apparaît à l'horizon, aperçue du haut d'un mat. Une vue est l'équivalent approximatif de 7 lieues, ou 21 milles. Pierre Garcie donne la plupart des routes en "1 vue", ce qui permet d'avancer que cette distance correspond à une journée de navigation au cabotage. (voir page 340)

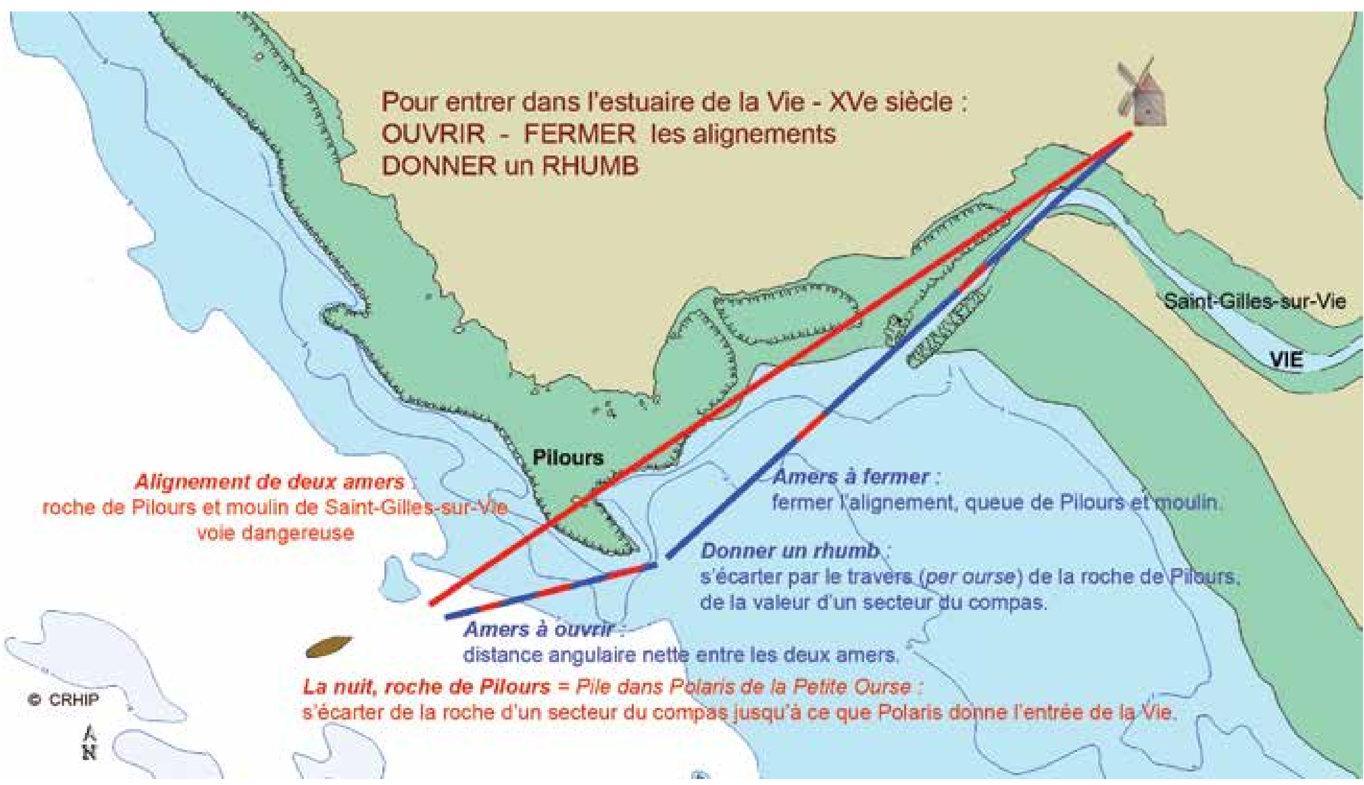
**Voiage** (n. m.) — Voyage : « s'ilz ne donnent bonne caution de fournir tout le ***voiage***. » f° 90r (p. 179)

**Voille** (n. f.) — Voile — **Faire voile** : métaphore pour naviguer : « L'un des deux ***fait voille*** et s'en va. » f° 9r (p. 17) (voir page 332)

---

Le glossaire est établi en partenariat avec Annick Englebert, agrégée en linguistique française, Université Libre de Bruxelles.
Certains commentaires sont extrait de l'ouvrage, avec son aimable autorisation de
Robert Lerouvillois, *Naviguer en Manche au seizième siècle : Pierre Garcie, premier pilote du Ponant*, Société nationale académique de Cherbourg, 2005.

1275 Premier voyage de Marco Polo en Chine.
1330 Découverte des Açores et redécouverte des Canaries.
1417 Henri V, roi d'Angleterre, envahit la Normandie.
1434 Début des expéditions portugaises le long des côtes africaines.
1439 Traversée de l'océan Indien par Nicolò de'Conti depuis le Golfe Persique jusqu'à Ceylan.
1482 Création officielle de la Junta dos Mathematicos au Portugal.
1483 Pierre Garcie termine *Cest le routtier* - manuscrit disparu - une copie parait vers 1490.
1488-1514 Anne de Bretagne, duchesse de Bretagne, née en 1477.
1488 Arrivée de Bartolomeu Dias au cap de Bonne-Espérance.
1492-1493 Découverte des îles San Salvador, Cuba et Saint-Domingue par Christophe Colomb, qui se croit en Asie.
1497 Débarquement de Jean Cabot à Terre-Neuve.
1498 Arrivée en Inde de Vasco de Gama.
1502 Première impression connue, *le routier de la mer* de Pierre Garcie.
1509 Arrivée d'une flotte portugaise à Malacca, toujours en passant par l'Afrique.
1509 Impression : *Règlement* de Munich.
1514 Arrivée des Portugais en Chine.
1515-1547 François Ier, roi de France, né en 1494.
1519 Impression : *Règlement* d'Evora.
1519-1521...Voyage autour du monde de Fernand de Magellan.
1520 Impression : *le grant routtier* de Pierre Garcie.
1521 Découverte des Philippines par Magellan après la traversée de l'océan Pacifique.
1543 Échouage de marins portugais sur une île du Japon.



Carte à mettre en relation avec les expressions *FERMER* (page 456), *OUVRIR* (page 456), *RHUMB - RYN* (page 456) © CRHIP

# BIBLIOGRAPHIE


***Affiches du Poitou 1774*** - Archives municipales de Poitiers.

**ALBUQUERQUE, Luís Mendonça de**, *Os Guias náuticos de Munique et Évora*, Junta de Investigaçones do Ultramar, Lisboa, 1965.

**ALBUQUERQUE, Luís Mendonça de**, *Navegaçano Astronómica*, Comissano Nacional Para As Comemoraçones dos Descobrimentos portugueses, Lisboa, 1988.

**AQUILON, Pierre**, *Répertoire bibliographique des livres imprimés en France au XVI[e] siècle*, BBF, 1979, n° 4, Baden-Baden, éd. Valentin Koerner, 1971.

**AUDIAT, Louis**, *Essai sur l'imprimerie en Saintonge et en Aunis,* Pons, 1879, p. 7-32.

**BALLAND, René**, *Le Premier Imprimeur Rochelais,* Revue du Bas-Poitou et des Provinces de l'Ouest, n° 2, 1963.

**BAURMEISTER, Ursula**, *Was Jacques Le Forestier the printer of the Horae Ad Usum Sarum of 1495 ?* , in « *The British library journal* », 9, 1983, n° 1, p. 66-74.

**BELLEC François**, *Livre des terres inconnues, journaux de bord des navigateurs (XV[e] - XIX[e] siècles),* Le Chêne, 2000.

**BELLEC François**, *Nefs galions et craques dans l'iconographie portugaise du XVI[e] siècle,* (collectif) Michel Chandeigne, 2003.

**BENINCASA, Grazioso d'Ancône (1466),** *Atlas nautique de l'océan Atlantique Nord-Est, de la mer Méditerranée et de la mer Noire*, BnF, département Cartes et plans, CPL GE DD-2779 (RES)

**BENSAUDE, Joaquim**, *L'Astronomie nautique au Portugal à l'époque des grandes découvertes.* t. I, Bern, Max Drechsel, 1912, In 4°.

**BERRUELY,** (receveur de l'enregistrement), ms. *Mémoire sur le port de Saint-Gilles : origine du port, droits anciens perçus,* Paris, Archives nationales, F-14-751. in-4°, p. 98.

**BETTON Jean Stéphane**, *Hudic et Hohac dans le Grant routtier de Pierre Garcie Ferrande (1520),* dans MELVAN, la Revue des deux îles, n° 9, 2012, p. 9-20.

***Bibliotheca Hispana nova,*** Rome, 1672, 2 vol., in-fol., t. II.

**BILLARD, Paul**, *Catalogue des libraires et des imprimeurs*, 1863, 2 vol., BnF - Paris, ms.

**BOCHACA, Michel,** *Typologie et fonctions des ports du Bordelais (fin XV[e] - début XVI[e] siècle),* Historia y Documentos, n° 35, 2008.

**BOCHACA, Michel, ARIZAGA, Bolumburu B.**, *Savoir nautique et navigation dans le Golfe de Gascogne à la fin du Moyen Âge d'après le Grant routtier, pylottage et encrage de la mer de Pierre Garcie dit Ferrande*, Cuadernos del CEMYR, n° 15, 2007, p. 91-107.

**BOCHACA, Michel, et TRANCHANT, Mathias,** *Du Golfe de Gascogne à la Picardie et à la Flandre maritime : le déplacement par mer des hommes et des marchandises à la fin du XV[e] siècle,* Actes du 6[e] Colloque Européen de Calais, 2006-2007, p. 136-146.

**BOITEUX, Louis Augustin**, *La fortune de mer et le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, Paris, SEPVEN, 1968.

**BONNARD, Louis,** *Des contrats à la grosse, en droit romain et en droit français,* thèse de Doctorat, 1881, impr. E. Garnier, Chartres.

***Brieve instruction de toutes manières de guerres adressées à Louis XII par Philippe, duc de Clèves, comte de la Marche, seigneur de Ravenstein***, BnF, ms. fr. 1244, a été transcrit par le commandant MICHÉA Hubert, qui la date de 1496.

**BROSSARD, Maurice de,** - *La France de la renaissance et ses rois face aux problèmes océaniques,* Revista da Universidade de Coimbra, vol. XXXII, Coimbra, 1986.

**BRUNET, Gustave**, *Manuel du libraire et de l'amateur de livres ... coll. 1481-1482*, Paris, Firmin-Didot, 1878-1880, 2 vol.

**CHATENAY, Léopold**, *La vie intellectuelle en Aunis et en Saintonge de 1550 à 1610,* La Rochelle, 1959, Thèse p. 65-71.

**COLIVET, Christophe**, *La construction navale au XV*[e] *siècle en Bretagne*, Les Compagnons de l'hermine radieuse, 2008.

**COM'NOUGUÉ, Michel,** *Les Nouvelles Méthodes de Navigation durant le Moyen Âge*, thèse de doctorat, CNAM, 2012.

**CONFLANS, Antoine de,** *livre desfaiz de la marine et navigaiges, v.1516-1520,* Michel MOLLAT DU JOURDIN et Florence CHILLAUD-TONTÉE, in Actes du 107[e] congrès national des sociétés savantes.

**CONFLANS, Antoine de,** ms. fr. *Cest le Routtier,* BnF - Paris, 1522, cote COLBERT 4144 (anc. cote : 7695 [2]).

**DELISLE, Léopold**, *Catalogue des livres imprimés ou publiés à Caen avant le milieu du XVI*[e], *suivi de recherches sur les imprimeurs et les libraires de la même ville*, Caen, L. Jouan, H. Delesques, 1903-1904, 2 vol.

**DESGRAVES, Louis**, *Notes sur l'imprimerie à La Rochelle à la fin du XVI*[e] *siècle et au début du XVII*[e] *siècle,* in *Bull. philol. et hist. du Com. des Trav. hist. et scient.*, t. II, 1906, réimp. 1968, p. 761.

**DESGRAVES, Louis**, *Répertoire bibliographique des livres imprimés en France au XVI*[e] *siècle,* Baden-Baden, Librairie Valentin Koerner, 1973.

**DESGRAVES Louis***, Thomas Portau, imprimeur à Pons* (1590-1594), in *Bull, philol. et hist. du Com. des Trav. hist. et scient.*, 1965, réimp. 1968, p. 691-705.

**DROZ, Eugénie**, *L'imprimerie à La Rochelle*, 3 vol., in-4°, Genève, 1960 ; *Barthélemy Berton, 1563 - 1573.*

**DROZ, Eugénie**, *L'imprimerie à La Rochelle*, 3 vol., in-4°, Genève, 1960 ; **DESGRAVES, Louis,** *Les HAULTIN* (1571-1623).

**DROZ, Eugénie**, *L'imprimerie à La Rochelle*, 3 vol., in-4°, Genève, 1960 ; *La veuve BERTON et Jean PORTAU.*

**DUCOURTIOUX E., LALLEMANT Léon**, *Les côtes morbihannaises vers 1483 – Extrait du « Grant Routtier et Pillotage de Pierre Garcie-Ferrande » d'après l'édition de Poitiers 1542 (BnF Réserve V-1674) avec quelques modifications quand les autres éditions fournissaient une meilleure lecture*, Bulletin de la Société polymathique du Morbihan, 1912, p. 145-161.

**DUGAST-MATIFEUX, Charles,** *La navigation en Gironde d'après le Routier de Garcie dit Ferrande (XV*[e] *siècle),* in *Bulletin de Géographie Historique et Descriptive,* Paris : Ernest Leroux, 1904, p. 125-245.

**DUGAST-MATIFEUX, Charles,** *Notice sur Pierre Garcie-Ferrande et son routier de la mer,* Annales de la Société académique de Nantes et de Loire-Inférieure, t. XXXVIII, 1867.

**DUJARDIN, Louis,** *Les Cartographes bretons du Conquet, la navigation en images, 1543 - 1650,* Brest, Imp. Commerciale et Administrative, 1966.

**FAUCHEUX, M.** *Un projet séculaire demeuré sans solution : La canalisation de la Vie,* in Revue du Bas-Poitou, 1948, p. 173-279.

**FRANCISQUE, R. Michel**, *Les Portugais en France et les François au Portugal*, Paris, 1882.

**FRERE, Edouard Benjamin**, *Recherches sur les premiers temps de l'imprimerie en Normandie*, Rouen, 1819.

**GALLICÉ, Alain, et MOAL, Laurence,** *Les brefs de Bretagne : un exemple de réglementation publique en réponse aux risques maritimes dans le duché de Bretagne (XII*[e] *au XVI*[e] *siècle),* Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest, t. 119, 2012, n°2, Presses Universitaires de Rennes, p. 81-108.

**GALLICÉ, Alain, et TREMEL, Philippe,** *La navigation dans l'estuaire de la Loire à la fin du Moyen Âge,* in Les Dossiers d'Ethnopôle, *Pour une géoarchéologie des Estuaires*, aestuaria, 2004, n°5, p. 253-284.

**GIRARD, Alain René**, *Bibliographie normande : bibliographie des ouvrages imprimés à Caen et à Rouen au XVI*[e] *siècle*, Valentin Koerner, Baden-Baden, 1980-1990.

**GIRY, Arthur**, *Manuel de Diplomatique, Diplômes et Chartes, Chronologie Technique ... Les Chancelleries. - Les Actes privés*, Slatkine Reprints, Genève, 1874, réimpression 1975.

**GODEFROY, Frédéric,** *Dictionnaire de l'ancienne langue française du IX*[e] *au XV*[e] *siècle*, Paris, 1880-1902, réimp. 1969.

**GOLDSMITH, Valentine Fernande**, *A Short-title catalogue of French books, (1470-1600), supplément,* in *British Library,* Londres, 1986.

**GOLDSMITH, Valentine Fernande**, *A Short-title catalogue of French books, (1601-1700),* in *the Library of the British Museum*, Dawsons of Pall Mall, Folkestone, 1969-1973.

**GRAESSE, Jean George Théodore** *Trésor de livres rares et précieux ...*, Dresde, Rudolf Kunlze, 1859, t. 3, p. 25.

**GUEROUT, Max,** *Le dernier combat de la Cordelière,* Le Télégramme, 2012.

**GUEROUT, Max, et LIOU, Bernard,** *La Grande Maîtresse, nef de François Ier : recherches et documents d'archives,* PUF Paris-Sorbonne, 2000.

**JAL, Auguste**, *Glossaire nautique, répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes*, Paris, Firmin Didot Frères, 1848.

**JAL, Auguste**, *Nouveau glossaire nautique d'Augustin Jal; dictionnaire des termes de la marine à voile; N-O-P* », sous la direction d'André Zysberg et Élisabeth Ridel, CNRS, 2011.

**JEHAN LE FLORENTIN**, *Rouleau d'Apremont, septembre 1542,* BnF, section Géographie, A 364 Rés.

**JULIEN, Charles-André, et HERVAL, René, et BEAUCHESNE, Thérèse**, *Les Français en Amérique pendant la première moitié du XVIe siècle,* PUF, Paris, 1946.

**KERHERVÉ, Jean,** *L'État breton au XIVe et XVe siècles. Les Ducs, l'Argent et les Hommes*, Paris, 1987, p. 673-681.

**LA BOURALIERE, Auguste de**, *Bibliographie poitevine ou Dictionnaire des auteurs poitevins et des ouvrages publiés sur le Poitou jusqu'à la fin du XVIIIe siècle*, Poitiers, J. Levrier et G. Bonamy 1908.

**LA BOURALIERE, Auguste de**, *L'Imprimerie et la librairie à Poitiers pendant le XVIe siècle*, Société des Antiquaires de l'Ouest, t. XIII, 1899.

**LA FONTENELLE DE VAUDORÉ, Armand Désiré de,** *Lois et usages maritimes de l'Aquitaine du Nord (Poitou, Aunis et Saintonge),* 1847, 200 pages.

**LA RONCIÈRE, Charles de,** *Un inventaire de bord en 1294 et les origines de la navigation hauturière*, in bibliothèque de l'École des chartes. 1897, tome 58. pp. 394-409.

**LEPREUX, Georges,** *Gallia typographica ...,* série départementale, vol. III, Province de Normandie, Paris, 1912.

**LEROUVILLOIS, Robert,** *Naviguer en Manche au seizième siècle : Pierre Garcie, premier pilote du Ponant*, Société nationale académique de Cherbourg, Marigny : Eurocibles, 2005.

**MAILLOT, Véronique**, *Philippe de Brion, amiral de France sous le règne de François Ier (1492-1543),* maîtrise, 2004.

**MAISONNEUVE, Bernard de**, *Deux lingots de plomb, déposés à l'Historial de Vendée,* dossier DRASSM, Ministère de la Culture, 2010/12.

**MARCHEGAY, Paul,** *Recherches historiques sur le département de la Vendée*. 3e série -Napoléon-Vendée, 1868, in-8°; *Le Chartrier de Thouars* appartient à M. le duc de la Trémouille, membre de l'Institut.

**MELLOT, Jean-Dominique, QUEVAL Elisabeth**, *Répertoire d'imprimeurs-libraires, XVIe au XVIIIe siècle*, BnF, Paris, 1997 et 2004.

**MEYER, Michel,** *Histoire de Nantes,*1977.

**MICHÉA, Hubert,** *L'abbaye de Saint-Mathieu, la mer, la guerre, la ville (XIIIe au XVIe siècle)*, Actes du Colloque, Les Amis de Saint Mathieu, 1994.

**MICHÉA, Hubert,** *Le passage du raz de Saint-Mathieu à la fin du Moyen Âge*, 107e Congrès national des Sociétés savantes, 1982, Paris, CTHS, 1984, p. 255-273.

**MOLLAT, Michel, et CHILLAUD-TOUTEE, Florence,** *Le livre des Faiz de la Marine et Navigaies d'Antoine de Conflans***,** 107e Congrès national des Sociétés savantes, 1982.

**MOURAIN de SOURDEVAL, Georges**, Annuaire de la Société d'Émulation de la Vendée, 1874, p. 55; 1867, p. 244; 1879, p. 28.

**NAYLING, Nigel, et JONES, Toby,** *The Newport Mediaval Ship,* Nautical Archeology, 2013.

**PAPY, Louis,** *La côte atlantique de la Loire à la Gironde*, t. II, *l'Homme et la mer, étude de géographie humaine,* Univ. de Bordeaux, Delmas, 1941.

**PARDESSUS, Jean-Michel,** *Collection des Lois maritimes antérieures au xviii^e^ siècle, dédiée au Roi. Imprimé par autorisation du Roi, à l'Imprimerie royale,* 1828-1845, 6 vol., in-4°, Reliure de 1871. Faculté de Droit de Caen, Concours de 3e année. Droit commercial. Prix, M. Benard Paul Ernest de Caen (Calvados), 1871.

**PASQUIOU, Yves**, *Du droit d'épave, bris et naufrage,* Paris, Libr. Arthur Rousseau, 1896.

**PAWLOWSKI, Auguste,** — *Les plus anciens hydrographes français (xve au xvie siècle) : Pierre Garcie dit Ferrande et ses imitateurs,* in Bulletin de Géographie Historique et Descriptive, Paris : Ernest Leroux, 1900, p. 135-173.

**PONDEVIE, Abbé,** *La châtellenie et ses seigneurs, Saint-Gilles-sur-Vie,* Annuaire de la Société d'Émulation de la Vendée, 1885.

**POUGEARD, Maurice,** - *La vie maritime et les gens de mer à Saint-Gilles-sur-Vie et à Croix-de-Vie (xvie au xviiie siècle),* Annuaire de la Société d'Émulation de la Vendée, 1979, p. 187-254.

**POUGEARD, Maurice,** - *Pierre Garcie dit Ferrande, pilote de Saint-Gilles-sur-Vie et son Grant Routier de la Mer (1483),* in Actes du Colloque des Sables d'Olonne, *Les Vendéens et la mer,* Cercle Vendéen de Recherches Historiques, 2007, p. 225.

**REVERSEAU-LEIPP, Marguerite,** *La vie maritime en Bas-Poitou du xe à la fin du xve siècle,* thèse à l'École des chartes, 1954, p. 4-64. [Archives nationales - AB XXVIII 142]

**RICHARD, Olivier Jules,** *L'Île d'Yeu d'autrefois et l'Île d'Yeu d'aujourd'hui,* Annuaire de la Société d'Émulation de la Vendée, La Roche-sur-Yon, 1883, t. XXX, in-8°.

**SAINT-AFFRIQUE, Olga de,** *La Rochelle, capitale atlantique, capitale huguenote*, Paris, éd. du Patrimoine, p. 70-73.

**SEE, Henri**, *Louis XI et les bonnes villes,* Paris, 1891.

S**ILVESTRE, Louis-Catherine**, - *Marques typographiques, ou, Recueil des monogrammes, chiffres, enseignes, emblèmes, devises, rébus et fleurons des libraires et imprimeurs qui ont exercé en France, depuis l'introduction de l'imprimerie, en 1470, jusqu'à la fin du seizième siècle,* Impr. Renou, 1853.

**TANGUY, Jean**. *Le commerce du port de Nantes au milieu du xvie siècle,* 1956, Paris, SEPVEN.

**TOUCHARD, Henri,** *Le commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge,* Paris, Les Belles Lettres, 1967.

**TOUCHARD, Henri,** *Les brefs de Bretagne*. Revue d'histoire économique et sociale, t. XXXIV, 1956, p. 116-140.

**TRANCHANT, Mathias,** *Le commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge*, Rennes, 2003.

**TRANCHANT, Mathias,** *Les Sables, de Savary de Mauléon (1218) à Philippe de Commynes (1472) : la lente genèse d'une ville neuve dans sa châtellenie littorale,* in Les Vendéens et la mer, de la grande pêche au Vendée Globe, Actes du Colloque 2007, La Roche-sur-Yon, CVRH, 2008, p. 55-87.

**TRANCHANT, Mathias,** *Les ports maritimes en France au Moyen Âge,* Actes des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public, 35e congrès, La Rochelle, 2004, p. 21-31.

**TROCME, Etienne, et DELAFOSSE Maurice,** *Le commerce Rochelais de la fin du xve siècle au début du xviie siècle,* Librairie Armand Colin, 1952.

**TREPPEREL, Jean II,** *Le grant Kalendrier et compost des bergiers,* 1526 ca, Paris, BnF, RES-8-Z DON-594 (410).

**VILLEPIN, Patrick de,** *LABAYA, Noirmoutier, Yeu, Baie de Bourgneuf et côtes vendéennes. Cartes marines depuis 1313*, L'Armentier, 2013.

**WATERS, David Watkin**, *The rutters of the sea : the sailing directions of Pierre Garcie : a study of the first english and french printed sailing directions,* New Haven, London and Yale University Press, 1967.

# Rectificatif

2e édition

Chap2A page 4, 5, 9, 16, 19, 21, 23

Chap2B page 63, 176, 194, 196, 224, 225, 226, 229, 274, 275, 277, 279, 281, 283, 285, 287, 289, 288, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298,299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 206+, 307, 309, 310, 311

Chap2C page 322, 327, 336, 340, 354, 355, 356, 357, 439, 441, 446, 449, 450, 464, 465, 466, 467

sans Oleron - Oléron - Olleron

3e édition

Chap2A page 13 (il a fui) ; page 17 (caravelle d'Olonne)

Chap2B page 67 (nocturlabe-dessin) ; 217 (il se perd + Julien + dessin) ; 179 ; 229 (la Chaume - La Chaume) ; 211 (double point en note Villès) ; 187 (Bourgneuf)

Chap2C page 340 (Une) ; page 441 (yeu-Yeu) ; 463 (s'écarter)

4e édition en numérique.

L'ouvrage « Pierre Garcie dit Ferrande » CRHIP, 2015 a été tiré en 3 éditions pour 500 exemplaires.
Il n'y aura pas de 4e édition imprimée, mais une édition numérique (en pdf, stock ou mémoire de 28 Mo).
Cette 4e édition comporte quelques corrections dont vous trouverez la liste ci-dessous.

Le chapitre II, sur LES LIVRES, a été complété avec l'édition de 1662.
page 30 (59 livres)
page 33 (référence BnF de l'ouvrage de 1521 Enguilbert de Marnef)
page 33 (Bibliothèque Ste Geneviève, date de l'ouvrage de Burges : 1521 (et non 1523)
page 33 : rajout source (4e) pour l'ouvrage de 1531 de Burges : Arsenal : https://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb39315808h
page 38 (Library ; Villepoux)
page 41 (Ferrand ; librairie CNAM)]
page 44 (Marnef - devise)
page 66 (note *85 : Poulle)
page 67 (Llull)
page 72 (note 89 : lieues)
page 79 (note 125 : racade) (ouest sud-ouest [écrit : ouest nord-ouest])
page 90 (4/5)
page 91 - 94 (note*97 - 160 ans)
page 91 (solaire moyen - 42')
page 92 (excentricité)
page 105 : (Ouessant, la baie de Stiff ; Cherbourg, La Petite Rade)
page 111 (note 251 : île des Ebihens/île Melien)
page 113 (Lombardsijde et Oost)
page 120 (Polruan)
page 123 (Manvieux)
page 125 (Amfard)
page 127 (Sainte Honorine ; Hoc)
page 139 (Lannacombe)
page 141 (note 418 : Chapple ; note 421 : Wembury)
page 141 (note 423 : Tinker - Renney - Mount Batten)
page 143 (note 431 : Homestone et photo)
page 157 (note 471 et 473 (Man)
page 175 (note 580 - l'havre de Bilbao - note 586 - rydelles)
page 176 (note 589 - golfo de Foz - note 592)
page 177 (nord-est [écrit : nord-ouest]), (nord-ouest [écrit : nord-est])
page 181 (note 627 : Basse Flore)
page 184 : (note 667 : patron laix : fondateur (patron) lai ou laïc d'une église
page 185 : erreur : L'île d'Yeu (Noimoutier) et l'Île du Pilier
page 187 (Kerouars )
page 191 (ajout des pointes de Belle-Île ; note 720 : Castelli)
page 197 (note 785 : Goured)
page 199 (note 794 : Iniz En Toull Bras)
page 201 (note 809 : Croix)
page 204 (carte du Guilvinec)
page 205 (Leuriou, Joubert ; note 840 : Kergos)
page 207 (Men-Meur) ; page 213 (note 883 : receil)
page 209 (atterrissage)
page 221 (barre à l'Anglais)
page 223 (de Bédignon - note 963 : trois îles)
page 229 (note 1008 - atterrage des Ânes)
page 229, 320, 398, 449 (sablaires)
page 231 (Bec d'Ambès : Bec-d'Ambès)
page 231 (note 1020 : Briquets)
page 243 (insérer : De Porto à Vero IX lieues. De Vero à Mondego IX lieues)
page 249 (note 1115 : Gros - note 1124 : Catalina)
page 253 (note 1135 : deux monts)
page 255 (note 1144 : coutumes - toute découpée sur la côte)
page 257 (note 1157 : Caberga ; note 1161 : Percée - Castillo)
page 259 (Corps-Saints - Becedo)
page 259 (note 1167 : Mogro - San Telmo - Santa)
page 259 (nte 1172 : Oyambre)
page 261 (note 1180 : Ermita - note 1183 - l'havre de

Basme - Roncadoira)
page 263 (modification d'identification d'amers, vus du côté est et ouest)
page 265 (note 1196 : Candelaria)
page 267 (note 1203 : Herbosa - note 1209 : Carbon)
page 267 (note 1210 : Carboiera - note 1215 : Adrián - note 1213 : amarour)
page 271 (Séville)
page 279 (note 1256 : escarsé - note 1258 : hardi - note 1261 : franchise)
page 285 (note 1266 : compagnon)
page 455 (compagnon)
page 339 et 454 (La longueur de la brasse, et donc de l'encablure, diffère selon les pays/français//anglais)

>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>
=>> remettre Oléron sur Oleron (sauf titre de document ancien). J'ai gardé l'é pour respecter l'usage actuel.
=>> changer nocturlabe par Roue Pôle-Homme, page 2, 4, 7 , 9, 65, 66, 67, 70, 77, 90, 91, 100, 130, 319, 333, 334, 339, 340, 351, 455, 459, 461, 499.
=>> remettre tref à la place de trait (sauf trait d'arc), pages 125, 179, 181, 193 (note 732), 195, 201, 207, 209, 210, 213, 229 (note 1012), 269 (note 1221).
Le tref a une valeur de 10 à 12 ° (écart donné par voile et vergue de grand voile ou de misaine). ◊ 1481; Transcription H. Michéa; A.L.A. E 203/5; 1481, in Bulletin de la Société archéologique du Finistère. « *lesdits Porschart et Pymuc allerent à voile et levèrent leur tref et singlèrent tant qu'ils passerent le dit Ras.*»
>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>

Sur l'ouvrage de Michel Bochaca et Laurence Moal, *Le Grand Routier de Pierre Garcie dit Ferrande*, PUR, 2019:

Les deux ouvrages, celui (PUR, 2019) de Bochaca/Moal et celui (CRHIP, 2015) de de Maisonneuve, sont complémentaires tant par leur démarche que par leur approche. Mais je souhaite apporter quelques remarques :

Première remarque :

☑ L'ouvrage de Bochaca/Moal comporte une erreur. Il date un ouvrage de l'imprimeur Enguilbert de Marnef de 1527, alors qu'il est de 1521. Les auteurs s'appuient sur cette date pour en tirer des conclusions étonnantes. En effet, le microfilm Bnf (NUMM-54143) qui représente l'ouvrage, *Le Grant Routtier* de Pierre Garcie, est de 1521 suivant la notice BnF ; cet ouvrage microfilmé est identique à l'ouvrage détenu par l'université de Yale (http://hdl.handle.net/10079/bibid/3285653).
De plus, la lecture complète de ce microfilm donne comme dates pour cet ouvrage *Le Grant Routtier* :
=§ Une fois (1520) au folio f°4 (page 8, version internet) https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k54143h/f8.item.zoom
=§ Deux fois (1521) au folio f°95 (page 190) https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k54143h/f190.item.zoom
=§ Une fois (1520) et (1521) au folio f°97 (page 193) https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k54143h/f193.item.zoom
=§ Il n'y a pas de date 1527, contrairement à la déduction des auteurs, dans l'ouvrage PUR de (PUR) de Bochaca/Moal.

Deuxième remarque : sur la Roue Pôle-Homme

☑ La figure de la *Roue* de Pierre Garcie est attribuée à l'imprimeur Enguilbert de Marnef, qui reproduirait « *un cadran divisé en 24 secteurs dans les Calendriers des bergers » (1493)*. Les auteurs en concluent que cette figure est une « *roue terrienne* ». Page 125 : «*En dépit de l'indication des noms des quatre points cardinaux et des quatre points collatéraux sur la roue imprimée au folio 2 v°, détail qui ne laisse aucun doute sur l'utilisation de la boussole, les 24 graduations figurées au lieu des 32 secteurs de la rose des vents procèdent d'une erreur.*» Voir aussi le commentaire en page 148 et sv.
=§ En fait la figure de Pierre Garcie représente un double mécanisme : un "cadran-montre à 24 divisions" et un "cadran-compas à 32 secteurs" (en y intégrant la place des étoiles représentées). Que ce soit dans l'ouvrage (CRHIP) de de Maisonneuve et dans un document annexe de 50 pages (document inédit de 2016/2018, à la disposition des lecteurs), je présente la *Roue Pôle-Homme* de Pierre Garcie, instrument nautique original et précurseur. Son utilisation en "cadran-montre/24 divisions" et en "cadran-compas/32 secteurs" le manifeste comme un convertisseur pratique ente l'heure solaire et l'heure lunaire.
=§ La réalité d'un cadran-compas de 32 secteurs donne consistance à l'établissement d'une route à l'estime, par le relevé des latitudes. (Cette partie est ignorée dans l'ouvrage (PUR) de Bochaca/Moal ( page 125), en raison de l'occultation de la *Roue Pôle-Homme* comme cadran-compas).

Troisième remarque :

☑ Pierre Garcie ne parle pas de boussole avec aiguille. Il le précise en f°2 : « … *démontre à connaître … sans Soleil ni Lune ni compas…* ». L'ouvrage (PUR) de Bochaca/Moal voit dans la phrase : *Et portez la pointe de l'esguille ung peu destrebort...* (f° 5v (p. 10) du manuscrit Français 1748) une traduction de l'aiguille du compas : « *portez la pointe de l'aiguille, un peu à tribord*». Je pense que la traduction juste, en raison du contexte décrit (la route au large de la pointe Saint-Mathieu) serait : « *laisser la pointe de Penhir, un peu sur tribord* ».

☑ Le calcul de l'heure nocturne avec la *Roue Pôle-Homme* se fait à partir du « vecteur Polaire Kochab » de la Petite Ourse. L'ouvrage (PUR) de Bochaca/Moal parle du « vecteur Polaire Dubhé » de la Grande Ourse. Or Pierre Garcie parle des « *gardes du Nord* ». Celles-ci sont Kochab et Perkhed, étoiles extrêmes et lumineuses de la Petite Ourse. Christophe Colomb les nomme « *gardiennes du nord* » ; dans son Hydrographie de 1643, le Père Fournier les nomme ainsi. Il en est de même pour la Roda de D. Duarte (*Leal Conselheiro* – 1428-1438), le *Regimento de Munique* (1509) et *Regimento de Evora* (1516), le *Repertorio dos tempos* de Valentim Fernandes (1518 : « *indicava a altura da Polar em Lisboa, conforme a posição da estrela β (Kochab), que é guarda dianteira da Ursa Menor.* »)

☑ Erreur page 155 de l'ouvrage (PUR) de Bochaca/Moal : la figure de la rose, étalonnée en 22 h 30 : au tempo 167 h 30, le rectifier par 157 h 30 ; de même 460 h, le rectifier par 360 h.

☑ La *Roue Pôle-Homme*/compas-montre de Pierre Garcie est dans le sens direct pour la Lune, soit le sens des étoiles, contraire au sens de l'aiguille d'une montre (la montre n'existait pas au Moyen Âge).

Quatrième remarque : sur la transcription-traduction du texte de Pierre Garcie :

☑ Les pages [247-358 - (PUR) de Bochaca/Moal], concernent les transcriptions du *Grant Routtier* de 1520. Certaines pages [258, 262, 265, 268, 273, 274, 278, 280, 283, 285, 288, 290, 293, 295, 297, 299, 304, 306, 307, 308, 309, 310, 315, 316, 317, 321, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 332, 334, 335, 336, 339, 340] ont des notes traduisant le texte du *Grant Routtier*. Le groupe de travail sur la transcription/traduction pour l'ouvrage de (CRHIP) de Maisonneuve n'arrive pas aux mêmes conclusions, en particulier sur l'identification des noms de lieux.

Cinquième remarque : sur une certaine appréciation par les auteurs de l'ouvrage (PUR) de Bochaca/Moal.

☑ Certains commentaires sont forts désagréables pour les amateurs historiens que nous sommes. Une visite « touristique » des auteurs Bochaca/Moal à Saint Gilles-Croix-de-Vie en 2018 laisse voir un commentaire (page 23) sur « *le discours mémoriel* », tracé par des bornes signalétiques ; ce commentaire parle de « *bases historiques mal assurées* ». Ce « discours historique » a été réalisé en 2016 par Mademoiselle Kleindienst (+2018), secrétaire générale de la BnF (1962 à 1984).
« *Rien ou presque n'a changé depuis comme en témoigne un panneau d'information (borne) installé sur la promenade Garcie-Ferrande, non loin de la statue dédiée au marin. Au corps défendant de ses auteurs, dont on ne peut douter qu'ils aient puisé en toute bonne foi dans la littérature à leur disposition, celui-ci offre au visiteur un condensé d'un siècle et demi d'approximations et d'erreurs commises par les historiens et les érudits locaux. Depuis la seconde moitié du* XIX*e* *siècle, ces derniers ont construit par touches successives, par inadvertance pour certains, de manière intentionnelle pour d'autres, une fiction à même de nourrir l'imaginaire du public, en essayant de donner à tout prix au personnage une consistance historique que les carences des sources lui refusaient. Il est indispensable de dégager Pierre Garcie et Le Grand Routier d'une gangue faite d'affirmations mal fondées, d'erreurs d'interprétation et d'affabulations reposant sur des documents douteux, voire sur des faux.* » (PUR) de Bochaca/Moal.

☑ Des clichés (page 21) reproduisent la façade de la maison « supposée » de Pierre Garcie. Une représentation de graffiti, dans l'ouvrage (PUR) Bochaca/Moal, est donnée sans en mentionner l'auteur. Ce dessin a été réalisé en 1980 par Mireille de Maisonneuve et moi-même.

☑ Cette visite « touristique », en 2018, aurait pu être un temps de partage avec les auteurs de l'ouvrage de (CRHIP) de Maisonneuve, publié en 2015. Il aurait permis un partenariat fructueux sur bien d'autres plans. Or à aucun moment l'ouvrage (PUR-2019) Bochaca/Moal ne nous mentionne, si ce n'est par des allusions fort désagréables sur les « *historiens et érudits locaux* » (page 22).

fait le 31 décembre 2019.



*Pierre GARCIE dit Ferrande*
*le routier de la mer - v.1490 - 1502 - 1520*

Pierre Garcie dit Ferrande est né en 1441 à Saint-Gilles-sur-Vie. Maître de cabotage vendéen, lettré et savant, il est considéré comme le premier hydrographe français. Son manuscrit de 1483, *Cest le routtier*, est publié en 1502 sous le titre, *Le routier de la mer*, puis de 1520 à 1643 sous le titre, *Le grant routtier*. C'est une œuvre « merveilleuse ». Elle rassemble un savoir nautique, transmis oralement à des générations de « *compaignons fluctuant et naviguant sur les ondes de la mer* ». Sous la plume de Pierre Garcie, les côtes d'Europe occidentale se révèlent pour « *l'honneur des braves marins* ». À défaut d'être totalement maîtrisés, les dangers réels qui parsèment ces côtes sont identifiés, nommés, voire apprivoisés par le dessin. À l'aube du vaste mouvement maritime des Grandes Découvertes, *Le grant routtier* témoigne d'une passion neuve pour l'hydrographie, léguée par des générations de « *compaignons mariniers* ».

Bernard de Maisonneuve

Association CRHIP - St Gilles-Croix-de-Vie, 2015

ISBN : 978-2-7466-8417-1 45 euros

9 782746 684171